Bureau
d'audiences
publiques sur
l'environnement

Rapport 322

# Projet d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Manic-5

Rapport d'enquête et d'audience publique

Février 2016

Québec

**La mission**

Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) a pour mission d'éclairer la prise de décision gouvernementale dans une perspective de développement durable, lequel englobe les aspects écologique, social et économique. Pour réaliser sa mission, il informe, enquête et consulte la population sur des projets ou des questions relatives à la qualité de l'environnement et fait rapport de ses constatations et de son analyse au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. Organisme assujetti à la *Loi sur le développement durable* (RLRQ, c. D-8.1.1), le BAPE prend en compte les seize principes de la Loi dans ses travaux.

---

**Les valeurs et les pouvoirs**

Les commissaires sont soumis aux règles du Code de déontologie des membres du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. Ils adhèrent aux valeurs de respect, d'impartialité, d'équité et de vigilance énoncées dans la Déclaration de valeurs éthiques du Bureau, lesquelles complètent celles de l'administration publique québécoise. De plus, pour réaliser leur mandat, les commissaires disposent des pouvoirs et de l'immunité des commissaires nommés en vertu de la *Loi sur les commissions d'enquête* (RLRQ, c. C-37).

---

La documentation relative aux travaux de la commission est disponible au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6
communication@bape.gouv.qc.ca
www.bape.gouv.qc.ca
twitter.com/BAPE_Quebec

Téléphone : 418 643-7447
(sans frais) : 1 800 463-4732

Mots clés : BAPE, route 389, Baie-Comeau, Fermont, Pessamit, Manic, Côte-Nord, Manicouagan, MTQ, assujettissement, fragmentation, impacts cumulatifs, Plan Nord.

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2016
ISBN 978-2-550-74917-2 (version imprimée)
ISBN 978-2-550-74918-9 (PDF)

Bureau
d'audiences publiques
sur l'environnement
Québec

Québec, le 4 février 2016

Monsieur David Heurtel
Ministre du Développement durable, de l'Environnement
et de la Lutte contre les changements climatiques
Édifice Marie-Guyart, 30e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Monsieur le Ministre,

Je vous transmets le rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement relativement au projet d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Manic-5. Le mandat d'enquête et d'audience publique, qui a débuté le 5 octobre 2015, était sous la responsabilité du commissaire Denis Bergeron.

L'analyse et les constatations de la commission d'enquête reposent sur le dossier que vous avez transmis ainsi que sur la documentation et les renseignements que la commission a ajoutés au dossier au cours de son enquête. Elles prennent également en considération les préoccupations, les opinions et les suggestions des participants à l'audience publique.

La commission d'enquête a examiné le projet dans une perspective de développement durable. À cet égard, elle soumet à l'attention des instances décisionnelles concernées divers éléments qui nécessitent des engagements, des actions ou des modifications, avant l'émission éventuelle des autorisations gouvernementales.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président,

Pierre Baril

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6
Téléphone : 418 643-7447
(sans frais) : 1 800 463-4732
Télécopieur : 418 643-9474
communication@bape.gouv.qc.ca
www.bape.gouv.qc.ca
twitter.com/BAPE_Quebec

Bureau
d'audiences publiques
sur l'environnement
Québec

Québec, le 4 février 2016

Monsieur Pierre Baril
Président
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Monsieur le Président,

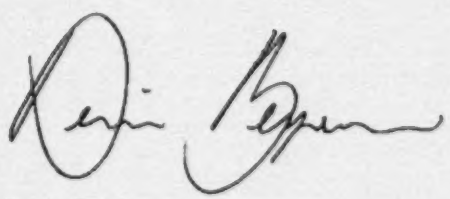
Pour faire suite au mandat que vous m'avez donné, j'ai le plaisir de vous remettre le rapport d'enquête et d'audience publique de la commission d'enquête chargée d'examiner le projet d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Manic-5.

Au terme de ces travaux, je tiens à exprimer ma gratitude aux personnes et aux groupes qui ont contribué à cette commission en participant aux audiences publiques et en déposant un mémoire. Je remercie également l'ensemble des personnes-ressources pour leur collaboration à ce processus public.

Je souhaiterais également témoigner de façon particulière ma reconnaissance aux analystes et aux membres de l'équipe de soutien qui nous ont accompagnés tout au long des travaux de la commission.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le commissaire,



Denis Bergeron

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6
Téléphone : 418 643-7447
(sans frais) : 1 800 463-4732
Télécopieur : 418 643-9474
communication@bape.gouv.qc.ca
www.bape.gouv.qc.ca
twitter.com/BAPE_Quebec

# Sommaire

Pour le ministère des Transports du Québec (MTQ), le Programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont vise à améliorer la sécurité et le confort des usagers, à assurer la mise aux normes de la route pour répondre à l'évolution de la circulation, à favoriser le lien Québec/Terre-Neuve-et-Labrador et à soutenir le développement économique en favorisant l'accès aux ressources à l'intérieur du Plan nord. Construite par plusieurs intervenants publics et privés au cours des années, dans un relief très accidenté et sans normes établies, la route 389 comporte plusieurs courbes sous-standard, des pentes fortes, une visibilité déficiente et de rares possibilités de dépassement et elle ne comporte pas d'accotements, ce qui entraîne des problèmes de sécurité et de fluidité. Le promoteur propose divers travaux qui visent à corriger des déficiences géométriques de la route pour en améliorer la sécurité et la fluidité tout en réduisant le temps de parcours des usagers.

Le promoteur prévoit réaliser son Programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont en répartissant ses interventions en cinq tronçons distincts : le tronçon A – entre Fire Lake et Fermont, le tronçon B – de Baie-Comeau à Manic-2, le tronçon C – au nord de Manic-5, le tronçon D – de Manic-2 au nord de Manic-3 et le tronçon E – du nord de Manic-3 à Manic-5. Les tronçons D et E ont par la suite été divisés en plusieurs segments. L'assujettissement des travaux proposés à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement a été déterminé en se basant sur la longueur des segments ainsi que sur la largeur moyenne de l'emprise projetée. Conséquemment, le projet d'amélioration de la route 389 soumis à la présente consultation publique porte sur l'évaluation environnementale des travaux assujettis des tronçons B, D et E.

Considérant que le Programme d'amélioration de la route 389 a été découpé en tronçons et en segments, plusieurs régimes d'autorisation sont susceptibles de s'appliquer à l'une ou l'autre de ses composantes, rendant ainsi problématique la prise en compte des impacts cumulatifs par les différentes instances concernées. Sur cet enjeu, la commission d'enquête est d'avis que le Programme d'amélioration de la route 389 devrait être considéré comme un seul projet et que le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) devrait exiger qu'il n'y ait pas de fractionnement des projets routiers.

À défaut d'avoir assujetti l'ensemble des tronçons et des segments du Programme d'amélioration de la route 389 à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, le MDDELCC devrait s'assurer qu'une approche de partenariat et de coopération entre les différents ministères et organismes concernés soit mise en place. Cette approche permettrait de bonifier les conditions de réalisation des travaux en vertu des principes *protection de l'environnement*, *préservation de la biodiversité* et *respect de la capacité de support des écosystèmes* de la *Loi sur le développement durable*.

Le choix du promoteur de procéder à la reconstruction complète du tronçon de 22 kilomètres entre Baie-Comeau et Manic-2 et de relocaliser les quatre premiers kilomètres de la route 389 a soulevé des préoccupations de la part des commerçants situés à proximité de l'intersection actuelle de la route 389 et de la route 138 quant à d'éventuelles pertes de revenus qui découleraient de la baisse de fréquentation de leurs commerces. Pour la commission d'enquête, une table de travail devrait être formée afin de déterminer des mesures d'atténuation relativement à l'affichage et d'évaluer la forme de l'intersection à privilégier dans ce tronçon de la route. Ces mesures viseraient une réduction des impacts de la baisse d'achalandage appréhendée sur les commerces. Cette table de travail serait composée des commerçants concernés, de représentants du ministère des Transports du Québec, de la Ville de Baie-Comeau et des intervenants économiques locaux. Par ailleurs, le MDDELCC devrait s'assurer qu'une entente portant sur la responsabilité éventuelle de ces quatre premiers kilomètres de la route soit définie avant une éventuelle autorisation du projet.

Bien qu'une caractérisation détaillée des milieux humides et hydriques susceptibles d'être touchés ait été faite sur l'ensemble des segments des tronçons D et E, l'évaluation des impacts a été réalisée uniquement pour les segments assujettis. Étant donné que la fragmentation par tronçons et par segments fait intervenir plusieurs régimes d'autorisation, les impacts sur ces milieux ne seraient pas évalués de façon homogène, selon le processus d'autorisation appliqué. Cette approche rendrait problématique la prise en compte des impacts cumulatifs sur ces milieux par les différentes instances responsables. Dans ce contexte, une synthèse de l'évaluation des impacts sur les milieux humides et hydriques devrait être réalisée par le promoteur, et ce, pour tous les tronçons et les segments touchés par le Programme d'amélioration de la route 389. De plus, un programme de compensation pour les pertes de milieux humides et de l'habitat du poisson devrait être déposé avant une éventuelle autorisation du projet. Il devrait également prévoir un suivi environnemental des mesures mises en place afin qu'aucune perte nette ne soit observée.

Des mesures visant à encourager les utilisateurs de la route à signaler la présence de la grande faune aux abords de la route 389 ainsi qu'à centraliser et à uniformiser ces données devraient être mises en place. Par ailleurs, considérant la longueur de la route 389, le MTQ devrait évaluer la faisabilité d'établir une équipe de premiers répondants, incluant un service ambulancier, à mi-chemin entre Baie-Comeau et Fermont, ce qui permettrait de réduire les délais d'intervention sur cette route en cas d'accident.

Les travaux proposés par le MTQ sur la route 389 seraient réalisés sur le Nitassinan de la communauté innue de Pessamit, un territoire revendiqué où se pratiquent les activités traditionnelles de cette Première Nation. Lors des audiences de la commission, ceux-ci ont exprimé leurs préoccupations quant aux impacts cumulatifs potentiels découlant de la réalisation de l'ensemble des travaux proposés ainsi que leur intérêt à participer formellement aux suivis environnementaux et à la détermination des mesures d'atténuation ou de protection de l'environnement concernant leur réalisation.

Un programme de suivi des impacts sur le milieu de l'ensemble des travaux du Programme d'amélioration de la route 389 pourrait bénéficier aux intervenants impliqués et à la planification du développement de ce territoire. Un comité de suivi représentatif du milieu nord-côtier, incluant des représentants de la communauté innue de Pessamit, devrait également être formé par le MTQ. Son mandat porterait autant sur la planification des travaux prévus que sur l'ensemble des impacts qui seraient générés par le Programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont, et ce, afin de favoriser l'accès au savoir ainsi que la participation et l'engagement des citoyens et des groupes.

Enfin, le territoire où se situe le Programme d'amélioration de la route 389 revêt un caractère particulier en raison des mesures mises en place pour assurer la pérennité de son patrimoine naturel et du potentiel de développement de ses ressources. Sachant que la planification durable du développement du territoire nordique passe par une amélioration des connaissances scientifiques et une meilleure prise en compte des impacts cumulatifs des projets sur les milieux naturels et humains, une approche intégrée de planification du Programme d'amélioration de la route 389 permettrait de considérer de façon plus efficiente plusieurs principes de la *Loi sur le développement durable*.

# Table des matières


**Introduction** ..... 1

**Chapitre 1 Le projet et son contexte** ..... 3

**Chapitre 2 Les préoccupations et les opinions des citoyens** ..... 13

2.1 La justification du projet ..... 13

2.2 Le choix du tracé entre les kilomètres 0 et 4 ..... 16

2.3 La sécurité et l'entretien de la route 389 ..... 18

2.4 Le milieu biophysique ..... 19

**Chapitre 3 La justification du projet et son processus d'autorisation** ..... 21

3.1 La justification du projet ..... 21

3.2 La procédure d'autorisation du projet ..... 24

**Chapitre 4 Les enjeux du projet d'amélioration de la route 389** ..... 29

4.1 Les enjeux socioéconomiques du tronçon B ..... 29

4.1.1 Le choix du tracé entre Baie-Comeau et Manic-2 ..... 29

4.1.2 L'entretien du tronçon actuel de la route 389 ..... 33

4.2 La sécurité routière et les services d'urgence ..... 34

4.3 Les préoccupations de la communauté des Innus de Pessamit ..... 36

4.3.1 L'Entente de principe d'ordre général (EPOG) ..... 37

4.3.2 La démarche de consultation dans le cadre du projet ..... 39

4.3.3 La clause spécifique d'emploi pour la communauté autochtone ..... 40

4.4 Les milieux humides et hydriques ..... 40

4.4.1 L'estimation des pertes de milieux humides et hydriques ..... 42

4.4.2 Les mesures de compensation ..... 44

4.5 Les espèces floristiques à statut particulier ..... 46

4.6 La fragmentation du territoire et la faune terrestre ..... 47

4.6.1 La présence du caribou forestier ..... 50

4.6.2 La planification ..... 55

4.7 Les suivis ..... 57

**Conclusion** ..... 61

**Annexe 1 Avis et consultés** ..... 63

**Annexe 2 Les seize principes du développement durable et leur définition** ..... 71

Annexe 3 Les renseignements relatifs au mandat ..... 75
Annexe 4 La documentation déposée ..... 81
Bibliographie ..... 99

## Liste des figures

Figure 1 La localisation du Programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont ... 7

Figure 2 Le tronçon B du Programme d'amélioration de la route 389 – de Baie-Comeau à Manic-2 ... 8

Figure 3 Le tronçon D du Programme d'amélioration de la route 389 – de Manic-2 au nord de Manic-3 ... 11

Figure 4 Le tronçon E du Programme d'amélioration de la route 389 – de Manic-3 à Manic-5 ... 13

Figure 5 Le caribou forestier ... 23

## Liste des tableaux

Tableau 1 Les tronçons du Programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont ... 9

Tableau 2 Les chiffres comparatifs pour les portions des trois routes sous la juridiction du ministère des Transports du Québec ... 35

Tableau 3 L'historique de la démarche de consultation auprès de la communauté des Innus de Pessamit ... 39

Tableau 4 L'estimation des pertes de milieux humides pour les segments assujettis à la procédure sur les tronçons B, D et E ... 62

Tableau 5 Les suivis proposés par le ministère des Transports du Québec ... 69

# Liste des acronymes

BAPE : Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

DJMA : Débit journalier moyen annuel

EPOG : Entente de principe d'ordre gé éral

ID Manicouagan : Innovation et développement Manicouagan (CLD)

LQE : *Loi sur la qualité de l'environnement*

MDDELCC : Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques

MFFP : Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs

MTQ : Ministère des Transports du Québec

RNI : *Règlement sur les normes d'intervention dans les forêts du domaine de l'État*

SEBC : Société d'expansion de Baie-Comeau

# Introduction

Conformément à la procédure québécoise d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, le ministère des Transports du Québec a transmis, en 2011, trois avis de projet au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. Le ministre a émis, au cours de la même année, trois directives concernant la nature, la portée et l'étendue des études d'impact sur l'environnement que le promoteur devait préparer.

À la demande du ministre, le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) a rendu disponible l'information relative au projet lors de périodes d'information et de consultation du dossier par le public, tenues du 17 février au 4 avril 2015 et du 2 juin au 17 juillet 2015. Durant ces périodes, deux requêtes d'audiences publiques ont été transmises au ministre.

Le 3 septembre 2015, le BAPE s'est vu confier un mandat d'enquête et d'audience publique par le ministre, en vertu de l'article 31.3 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*. Le président du BAPE, M. Pierre Baril, a formé une commission d'enquête dont le mandat a débuté le 5 octobre 2015 d'une durée maximale de quatre mois.

Les deux parties de l'audience publique ont eu lieu à Pessamit et à Baie-Comeau. Lors de la première partie, la commission d'enquête a tenu trois séances : l'une à Pessamit, le 20 octobre 2015, et deux à Baie-Comeau, les 21 et 22 octobre. Le promoteur et des personnes-ressources de divers ministères et organismes ont alors répondu aux interrogations du public ainsi qu'à celles de la commission. La seconde partie a permis aux participants d'exprimer leur opinion sur le projet au cours de deux séances qui se sont déroulées les 17 et 18 novembre 2015. À cette occasion, la commission a reçu onze mémoires, dont huit ont été présentés en audience.

## Le cadre d'analyse

La commission d'enquête du BAPE a mené son analyse et a rédigé son rapport à partir des renseignements contenus dans le dossier constitué par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. La commission s'est également basée sur l'information et sur la documentation recueillies au cours de l'audience publique ainsi que sur ses propres recherches.

Elle a porté une attention particulière à l'insertion du projet dans le milieu naturel et humain. Les principes énoncés et définis à l'article 6 de la *Loi sur le développement durable* (RLRQ, c. D-8.1.1), lesquels doivent orienter les actions du gouvernement du Québec, ont été pris en compte dans l'analyse du projet (annexe 2).

Une commission d'enquête a pour mandat d'examiner et d'analyser les répercussions environnementales d'un projet dans le but de formuler des constats et des avis afin d'éclairer les recommandations que le ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques fera au Conseil des ministres. Un constat porte sur une observation alors qu'un avis traduit l'opinion de la commission. Une commission d'enquête du BAPE n'est pas un tribunal et il ne lui appartient pas d'autoriser un projet.

# Chapitre 1 Le projet et son contexte

Le *Plan stratégique 2013-2015* du ministère des Transports du Québec (MTQ) vise à soutenir des systèmes de transport efficaces, diversifiés, intégrés et sécuritaires. Il précise également que la route 389 s'inscrit dans l'objectif de contribuer à l'accessibilité et à la vitalité des régions (MTQ, 2013, p. 20 et 28). En s'appuyant sur cet objectif, le MTQ a élaboré un Programme d'amélioration de la route 389[1]. Ce programme s'inscrit dans le *Plan d'action 2015-2020, Le Plan Nord à l'horizon 2035*, qui présente la réfection de cette route comme un moyen de faciliter l'accès au territoire (Gouvernement du Québec, 2015).

D'une longueur de 570 km, cette route à deux voies relie Baie-Comeau à Fermont jusqu'au Labrador. Elle est située dans la région administrative de la Côte-Nord, dans les MRC de Manicouagan et de Caniapiscau, majoritairement sur les terres du domaine de l'État. Elle est localisée sur le territoire revendiqué du Nitassinan de la Première Nation de Pessamit (Secrétariat aux affaires autochtones, 2004) et dans les limites de la Réserve mondiale de la biosphère Manicouagan-Uapishka (2007). Elle donne accès à des exploitations minières et forestières et dessert les installations de production hydroélectrique des complexes Manic et Outarde d'Hydro-Québec Production (figure 1).

La route 389 a été construite au cours des années 1940 pour l'exploitation des ressources forestières et, par la suite, pour le développement hydroélectrique. Sa gestion relève du ministère des Transports depuis 1993. Elle possède le statut de route nationale depuis 2005 (DQ1.1, p. 1). Historiquement, cette route fut réalisée par différents intervenants successifs (Hydro-Québec et entreprises privées) sur plusieurs années, sans norme précise, sur un territoire dont la topographie est très accidentée (PR3.2E, p. 4 et 5)[2].

Utilisée par les résidents, les travailleurs et les services d'urgence, la route 389 bénéficie également aux touristes et aux villégiateurs en donnant accès aux monts Groulx ainsi qu'à des sites de chasse, de pêche et de villégiature. Elle fait partie du lien Trans-Québec-Labrador, un circuit touristique en développement, et facilite l'accès au territoire pour les communautés innues (DA1, p. 3, PR3.1D, p. 2.2).

De façon générale, le promoteur estime que la route 389 n'est plus adaptée aux besoins actuels. Il mentionne notamment que les accotements sont trop étroits et de largeurs variables, que les pentes sont trop abruptes et les courbes, trop prononcées, que les tracés sont très sinueux et que les distances de visibilité sont insuffisantes. Il souligne également

1 La commission a convenu d'utiliser le terme *programme* pour désigner le Programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont, alors que le terme *projet* fait référence au Projet d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Manic-5, à l'étude.

2. Afin de distinguer la documentation relative à chaque étude d'impact, une lettre correspondant aux tronçons (B, D ou E) sera ajoutée à la cote du document lorsque citée dans le texte.

le faible nombre de zones de dépassement et le drainage déficient, et constate l'état de dégradation avancé de la route (PR3.1B, p. 10 ; PR3.1D, p. 2.5 à 2.8).

Le Programme d'amélioration de la route 389 a comme objectifs d'accroître la sécurité et le confort des usagers, d'assurer sa mise aux normes, de répondre à l'évolution de la circulation, de donner un meilleur accès au Nord québécois et de favoriser le lien Québec/Terre-Neuve-et-Labrador afin d'y soutenir le développement économique. Il vise à en corriger les déficiences géométriques et à en améliorer la sécurité et la fluidité tout en réduisant le temps de parcours des usagers (DA1, p. 9 ; PR3.1B, p. 10 et 11).

Pour ce faire, le MTQ a réparti ses interventions en cinq tronçons distincts identifiés de A à E (tableau 1). Les tronçons D et E ont été subdivisés en plusieurs segments (figures 3 et 4)[3]. L'assujettissement ou non à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement de l'article 31.1 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (LQE) a été basé sur la longueur des segments ainsi que sur la largeur moyenne de l'emprise.

**Tableau 1 Les tronçons du Programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont**

| | Points kilométriques | Segmentation | Longueur approximative de l'intervention (km) | Localisation | Description générale des travaux |
|---|---|---|---|---|---|
| A | 478 à 564 | Non | 69,5 | Fire Lake à Fermont | Nouveau tracé et réfection majeure |
| B | 0 à 22 | Non | 22 | Baie-Comeau à Manic-2 | Nouveau tracé et réfection majeure |
| C | 240 à 254 | Non | 14 | Secteur sinueux au nord de Manic-5 | Nouveau tracé et reconstruction selon un profil rural |
| D | 22 à 110 | 27 segments, dont 15 à l'étude | 52 | Manic-2 au nord de Manic-3 | Correction des courbes sous-standard |
| E | 110 à 212 | 23 segments, dont 11 à l'étude | 40 | Nord de Manic-3 à Manic-5 | Correction des courbes sous-standard |

Sources : Agence canadienne d'évaluation environnementale, 2012, p. 2 ; PR3.2B, p. 1 ; PR3.1D, p. 1.1, 6.1 à 6.10 ; PR3.2E, p. 5.

Le MTQ affirme que « la division du Programme d'amélioration en cinq [tronçons] distincts permettra d'en accélérer la réalisation puisque différents [tronçons] pourront être réalisés en parallèle » (PR3.1E, p 16). Seuls le tronçon B ainsi que les segments de plus de 1 km des tronçons D et E font l'objet de la présente enquête (figures 2 à 4). Des interventions

3. Pour favoriser la compréhension des lecteurs, la commission a convenu d'utiliser le terme *tronçons* pour désigner les cinq différents projets du MTQ, constituant le Programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont, alors que le terme *segments* fait référence aux différentes interventions proposées à l'intérieur d'un tronçon.

sont déjà en cours sur certains segments non assujettis de moins de 1 km des tronçons D et E (DA1, p. 44).

En ce qui a trait aux trois tronçons à l'étude, le MTQ propose d'améliorer la sécurité par l'application de normes de conception pour une route de 100 km/h affichée à 90 km/h en corrigeant les courbes, en mettant aux normes les pentes et en améliorant la distance de visibilité (PR3.1B, p. 17 ; PR3.1D, p. 2.9). Afin d'assurer la fluidité de la circulation, il souhaite également augmenter les possibilités de dépassement en ajoutant des voies auxiliaires pour les véhicules lents (DA1, p. 22). Plusieurs ponceaux feraient l'objet de travaux majeurs et certains ouvrages d'art permettant le franchissement des cours d'eau seraient remplacés (PR3.1D, p. 6.1 à 6.10). Une réfection majeure de la chaussée, l'élargissement des accotements ainsi que l'installation de glissières de sécurité sont également envisagés (PR3.1E, p. 13).

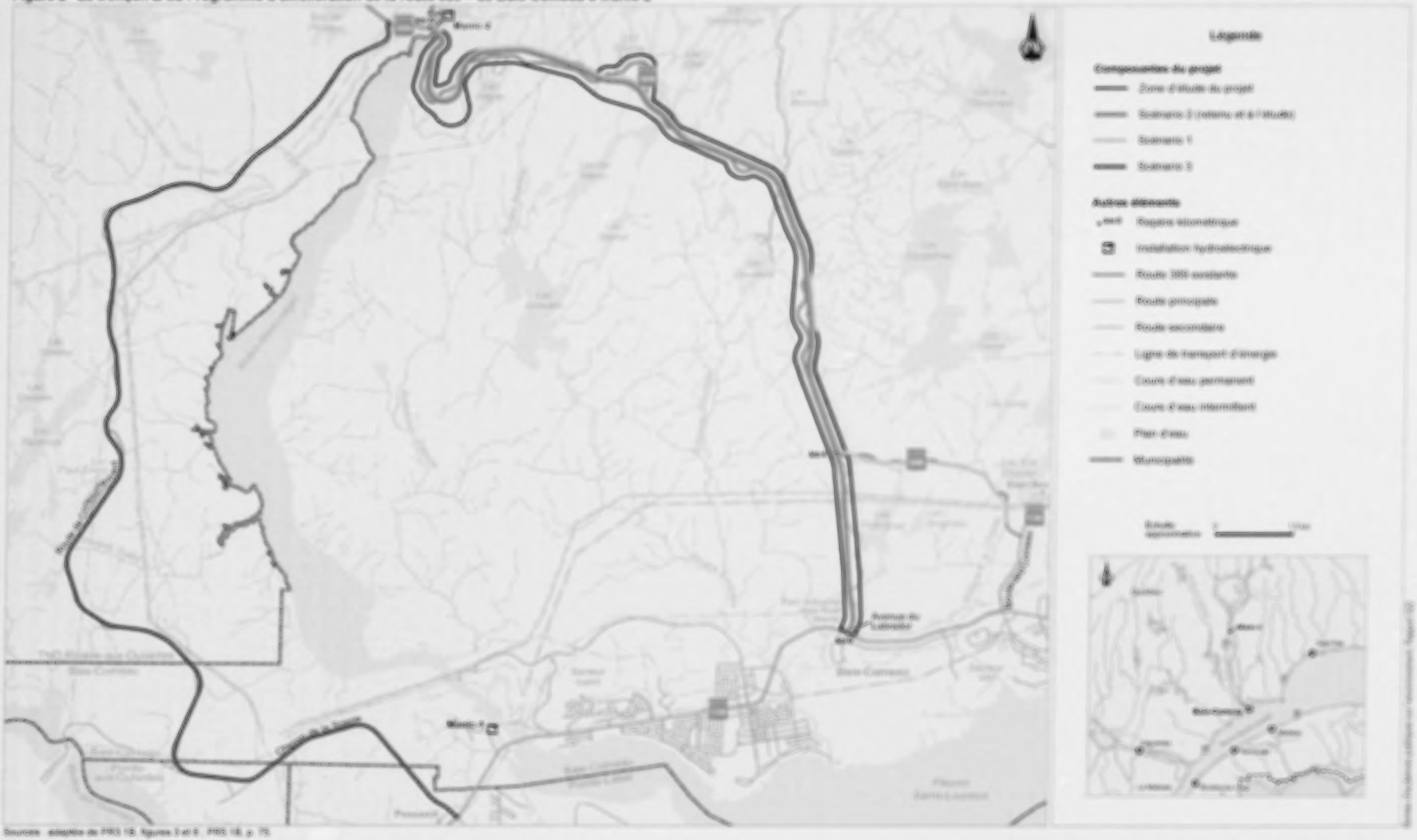
Concernant plus particulièrement le tronçon B, situé entre Baie-Comeau et Manic-2, le MTQ propose, après évaluation de plusieurs scénarios, de déplacer l'intersection des routes 389 et 138 vis-à-vis l'avenue du Labrador, entre les secteurs est et ouest de la ville de Baie-Comeau (figure 2). Le promoteur souhaite ainsi répondre aux attentes du milieu, notamment à celles de la Ville de Baie-Comeau, qui prévoit développer le parc industriel Jean-Noël-Tessier, situé à proximité du scénario proposé, au nord de la route 138, entre le boulevard Comeau et l'actuelle route 389 (PR3.2B, p. 5 ; DA37, p. 11 et 13). Conséquemment, un nouveau segment de 4 km serait construit et une intersection en T serait aménagée pour joindre la nouvelle route à l'ancienne. Les 18 km suivants du tronçon B feraient l'objet d'une réfection majeure. Le promoteur confirmait, lors des audiences, son intention de ne pas garder sous sa responsabilité les quatre premiers kilomètres de la route 389 actuelle lorsque le nouveau tracé serait en service.

Le Programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont dispose d'une enveloppe budgétaire totale de 468 M$. Le coût des trois tronçons faisant l'objet du présent rapport est évalué à approximativement 320 M$ (DA1, p. 44 ; PR3.1B, p. 17 ; PR3.1D, p. 5.5 ; PR3.1E, p. 117 ; DQ12.1). Le promoteur prévoit un échéancier sur sept ans pour la réalisation des travaux proposés pour les trois tronçons à l'étude, soit de 2015 à 2022 (DQ9.1). À noter que les segments à l'étude des tronçons D et E « seront réalisés en fonction des priorités d'intervention, des disponibilités budgétaires et des autorisations gouvernementales » (DA1, p. 44).

Figure 1 La localisation du Programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont

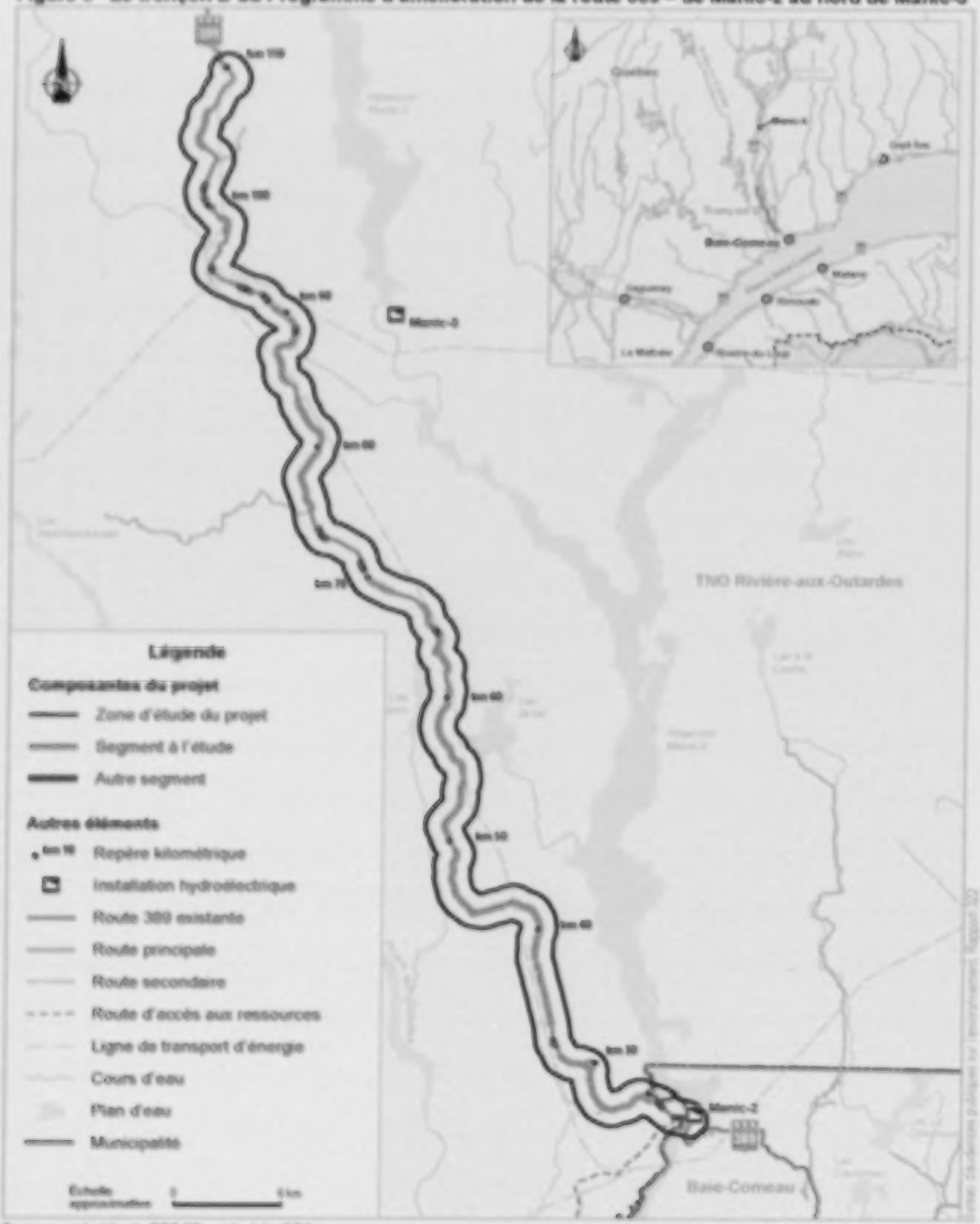
Source : Information géographique fournie par le ministère des Transports du Québec

Figure 2 Le tronçon B du Programme d'amélioration de la route 389 – de Baie-Comeau à Manic-5



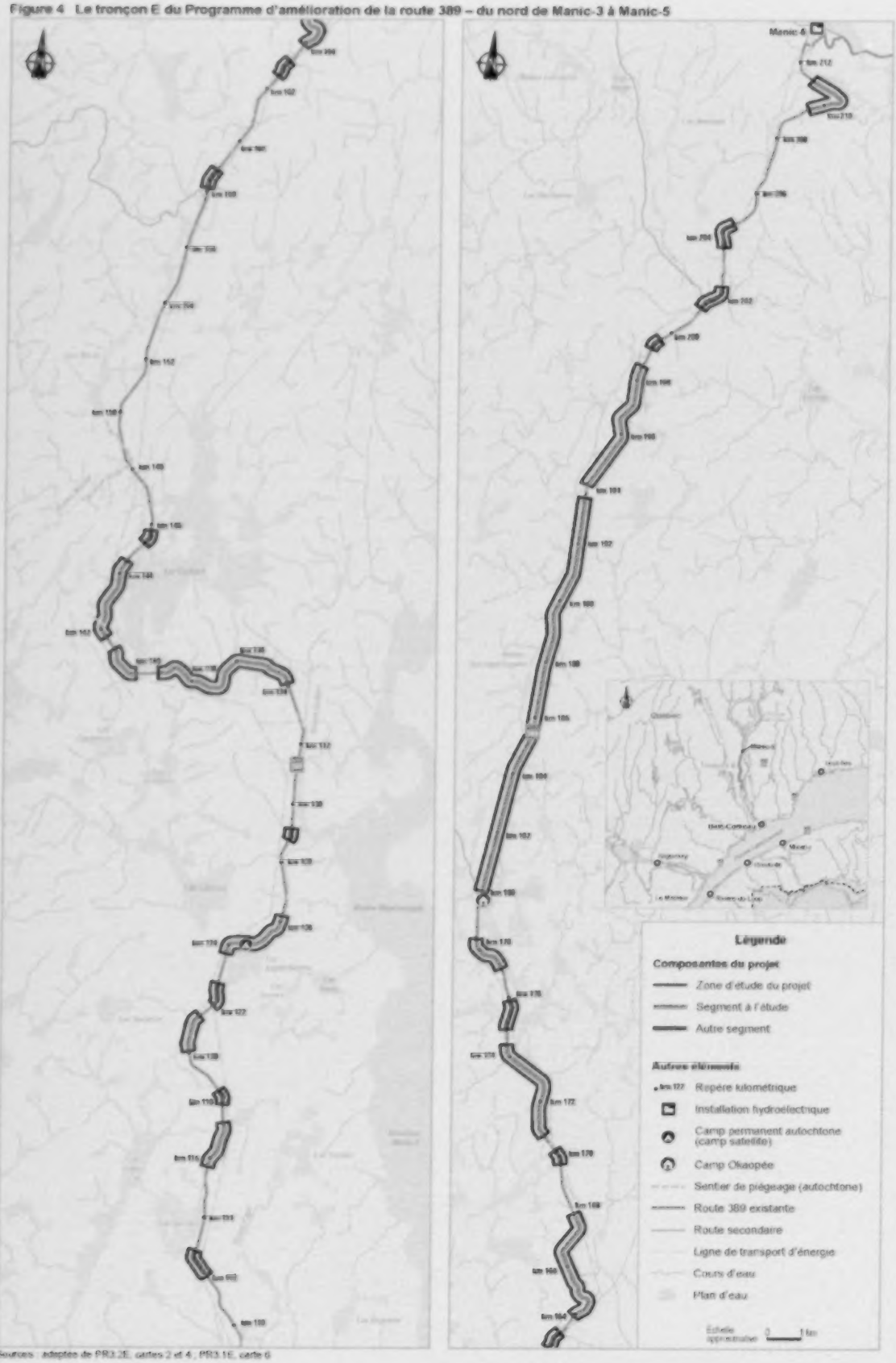

Source : adaptée de FRO 1B, figures 3 et 4 ; FRO 1B, p. 75.

**Figure 3 Le tronçon D du Programme d'amélioration de la route 389 – de Manic-2 au nord de Manic-3**




Sources : adaptée de PR3.3D, carte 1.1 ; D82.

Figure 4 Le tronçon E du Programme d'amélioration de la route 389 – du nord de Manic-3 à Manic-5




Sources : adaptées de PR3.2E, cartes 2 et 4 ; PR3.1E, carte 6

# Chapitre 2 Les préoccupations et les opinions des citoyens

Ce chapitre présente une synthèse des préoccupations et des opinions exprimées par les participants dans le cadre de l'audience publique. Les interventions ont porté principalement sur la justification du projet, le choix du tracé, le milieu biophysique ainsi que la sécurité et l'entretien. Lorsqu'une opinion est partagée par plusieurs participants, seules figurent quelques citations représentatives.

## 2.1 La justification du projet

La grande majorité des participants se dit en accord avec le projet d'amélioration de la route 389 (Association des Transporteurs en vrac de Baie-Comeau, DM1, p. 8 et 10 ; Ferblanterie Côte-Nord, Fabrication Fransi, Entrepac et Groupe-conseil TDA, DM2 ; Auto-Cam Baie-Comeau, Garage Pierre Lavoie, Vision Chrysler et Carrefour Baie-Comeau, DM3, p. 3 ; Ville de Baie-Comeau, DM4, p. 3 ; ID Manicouagan et Corporation de gestion du port de Baie-Comeau, DM5, p. 8 ; Chambre de commerce de Manicouagan, DM6, p. 1 ; SEBC, DM8, p. 4 ; Association minière du Québec, DM9, p. 3 ; Associations touristiques régionales de Manicouagan et de Duplessis, DM10, p. 6 ; Conseil de la Première Nation des Innus de Pessamit, DM11, p. 2).

Selon plusieurs, il est grand temps d'améliorer la sécurité et la fluidité du transport sur cette artère. Les travaux envisagés permettraient un meilleur accès au territoire pour les activités de chasse et de pêche ainsi que pour le tourisme. Ils favoriseraient aussi un accroissement de l'achalandage de la part des citoyens des villages nordiques (ID Manicouagan et Corporation de gestion du port de Baie-Comeau, DM5, p. 6). Pour les associations touristiques régionales de Manicouagan et de Duplessis, la route 389 est plus qu'une simple route, il s'agit d'un « produit touristique à développer dans le respect des besoins des clientèles internationales » (DM10, p. 7). Ainsi, dans l'optique du développement d'un « Circuit Grand Nord » :

> [...] il est primordial de penser à la sécurité et au confort des usagers [...] il faut impérativement redonner une bonne perception de la destination ; la Côte-Nord en a grandement besoin à long terme. [...] C'est ainsi que les générations futures pourront bénéficier d'une économie diversifiée, qu'on développera le sentiment d'appartenance des Fermontois et que la Côte-Nord se démarquera comme destination touristique originale.
> (DM10, p. 2, 6 et 7)

L'Association minière du Québec affirme que, dans son état actuel, la route 389 « ne peut offrir son plein potentiel pour contribuer au développement durable du secteur minier dans

la région ». Selon elle, l'industrie a besoin d'infrastructures modernes et, sans celles-ci, plusieurs projets pourraient ne pas voir le jour (DM9, p. 4 et 5). D'aucuns y voient un maillon important du développement du Nord québécois (ID Manicouagan et Corporation de gestion du port de Baie-Comeau, DM5, p. 3 ; Chambre de commerce de Manicouagan, DM6, p. 6 ; Association minière du Québec, DM9, p. 3). Selon la Ville de Baie-Comeau, la route 389 est :

> [...] le cordon ombilical du bassin versant de la Manicouagan, le chemin de pénétration d'un territoire immense et un outil de développement économique indéniable en accédant aux ressources du sous-sol du Nord québécois. [...] Elle mérite toute notre attention et surtout un meilleur sort que celui que ses utilisateurs lui décernent en la considérant comme l'une des routes les plus dangereuses que l'on puisse emprunter sur le territoire québécois.
> (DM4, p. 4)

L'Association des Transporteurs en vrac de Baie-Comeau souligne que les investissements associés à ce projet sont primordiaux pour la « survie » de leurs membres dans une période de croissance économique régionale « presque inexistante ». Par ailleurs, l'Association de même que Auto-Cam Baie-Comeau *et al.* souhaiteraient un fractionnement des chantiers afin de permettre à plus d'entreprises de soumissionner et de maximiser les retombées locales (DM1, p. 8 et 9 ; M. Pierre Lavoie, DT5, p. 55).

La Société d'expansion de Baie-Comeau souligne que « Baie-Comeau et la Manicouagan doivent résolument s'engager dans la diversification de leur économie » et qu'elles possèdent les outils pour le « développement d'une nouvelle richesse collective » (DM8, p. 2). Pour la Chambre de commerce de Manicouagan, le projet « offrira pour la région des opportunités concrètes » afin de donner un élan à ce territoire qui connaît une décroissance économique (DM6, p. 7).

Plusieurs participants ont insisté sur l'importance de réaliser les travaux dans les meilleurs délais. La Ville estime que cela lui permettrait de mettre en place, à moindre coût, les infrastructures nécessaires à l'arrivée des services au parc industriel Jean-Noël-Tessier (Ferblanterie Côte-Nord *et al.*, DM2 ; M. Jacques Bérubé, DT5, p. 55 ; ID Manicouagan et Corporation de gestion du port de Baie-Comeau, DM5, p. 5 et 7 ; Chambre de commerce de Manicouagan, DM6, p. 8 ; SEBC, DM8, p. 5 ; Ville de Baie-Comeau, DM4, p. 7 et 10).

## 2.2 Le choix du tracé entre les kilomètres 0 et 4

Quelques commerçants du secteur est de Baie-Comeau se sont dits inquiets à l'égard du déplacement vers l'ouest des quatre premiers kilomètres de la route. Ils anticipent, pour leurs commerces, une diminution de visibilité et des pertes d'emplois engendrées par une réduction de l'achalandage. Les commerçants se disent également insatisfaits de la disponibilité et de la fiabilité des informations utilisées par le promoteur dans son analyse des impacts des travaux sur les commerces (Auto-Cam Baie-Comeau *et al.*, DM3, p. 2 et 7).

Ces mêmes commerçants nuancent toutefois leur position en précisant que cette route est un outil important pour le développement de la région. Pour eux : « ce projet serait acceptable et même souhaitable si des mesures d'atténuation étaient mises en place pour nous permettre d'amoindrir les impacts négatifs du déplacement du tronçon de route couvrant les 4 premiers kilomètres » (Auto-Cam Baie-Comeau *et al.*, DM3, p. 3). En l'occurrence, les commerçants proposent plusieurs mesures de mitigation des impacts, notamment en ce qui a trait au type d'intersection à aménager ainsi qu'à la pose d'un affichage publicitaire pour offrir une visibilité aux commerces potentiellement lésés, le tout dans le but de favoriser le trafic vers leur secteur. Ils souhaitent également la mise sur pied d'un comité d'affichage et de signalisation (DM3, p. 2, 8 et 10).

Par ailleurs, un autre groupe de commerçants du secteur est a souhaité appuyer le projet du ministère des Transports du Québec (MTQ) ainsi que son choix de tracé entre les kilomètres 0 et 4. Ces commerçants soulignent que « quoique ce nouveau tracé génère quelques craintes à court terme quant à l'achalandage sur le boulevard Comeau, cette décision ouvre la voie à un nouveau parc industriel prometteur pour la création d'emplois dans notre communauté » (Ferblanterie Côte-Nord *et al.*, DM2).

La Ville de Baie-Comeau souligne que le nouveau tracé s'intégrera « harmonieusement » à sa stratégie de développement et qu'il constituera « la base de l'essor économique qui nous fait défaut actuellement » (DM4, p. 5 et 6). Pour sa part, la Société d'expansion de Baie-Comeau estime qu'en s'insérant dans le nouveau quartier industriel envisagé par la Ville, la nouvelle route 389 permettrait « d'attirer de nouvelles entreprises en mettant en valeur des terrains qui autrement offriraient peu d'intérêt aux investisseurs » (DM8, p. 4). Selon la Société :

> Le choix d'agrandir le parc industriel régional Jean-Noël-Tessier repose essentiellement sur le fait que la route 389 déboucherait à cet endroit. Ce carrefour donne accès aux ressources naturelles du Nord, permet l'accès au chemin de fer déjà présent dans la phase I, au port de Baie-Comeau via le tracé existant de la route 389 et, enfin, à la route 389.
> (DM8, p. 3)

Le développement de ce quartier industriel assurera, selon Innovation et développement Manicouagan (ID Manicouagan) et la Corporation de gestion du port de Baie-Comeau, la relance économique du milieu « pour les décennies à venir » (DM5, p. 4).

La Ville de Baie-Comeau croit qu'une attention particulière doit être portée aux commerçants du secteur est afin que les éventuels impacts susceptibles de les toucher soient atténués (DM4, p. 7). Ainsi, à l'instar de la Chambre de commerce de Manicouagan, d'ID Manicouagan et de la Corporation de gestion du port de Baie-Comeau, elle propose que des mesures de mitigation soient mises en place pour que les impacts négatifs sur les commerces du secteur est soient réduits. Il a été fait mention, notamment, d'une intersection plus neutre ainsi que de panneaux publicitaires à la hauteur du kilomètre 4 (DM4, p. 10 ; DM5, p. 7 et 8 ; DM6, p. 8).

En l'occurrence, la Chambre de commerce s'est dite « prête à jouer un rôle mobilisateur dans ce dossier en réunissant ces acteurs pour discuter des mesures qui peuvent se réaliser » (DM6, p. 8). Elle propose d'assurer le rôle d'organisme responsable d'un éventuel comité de suivi des mesures de mitigation des impacts économiques (M^me^ Nancy Leblanc, DT5, p. 23).

Certains ont également proposé de limiter la circulation sur la route de contournement située à l'entrée ouest de la ville ou de veiller à ne pas l'améliorer significativement afin de maintenir le trafic principalement à l'intérieur de la ville (Auto-Cam Baie-Comeau *et al.*, DM3, p. 8 ; Ville de Baie-Comeau, DM4, p. 8 ; ID Manicouagan et Corporation de gestion du port de Baie-Comeau, DM5, p. 5).

## 2.3 La sécurité et l'entretien de la route 389

Des participants ont dit souhaiter que l'actuel tracé de la route 389, entre les kilomètres 0 et 4, soit maintenu (Auto-Cam Baie-Comeau *et al.*, DM3, p. 8 et 9 ; ID Manicouagan et Corporation de gestion du port de Baie-Comeau, DM5, p. 8 ; Chambre de commerce de Manicouagan, DM6, p. 8). À propos de la responsabilité de l'entretien de ce tracé, la Ville de Baie-Comeau souligne qu'il est « important de connaître, à ce stade des audiences où nous donnons notre aval au projet d'amélioration, l'avenir que réserve le ministère des Transports du Québec pour l'ancien tracé. [...] Nous n'avons accès à aucune information quant à la volonté du ministère à ce chapitre » (DM4, p. 8).

Compte tenu de la sinuosité de la route et de « l'expertise qu'elle commande pour en garantir l'entretien », la Ville, à l'instar d'ID Manicouagan et de la Corporation de gestion du port de Baie-Comeau, souhaite que l'ancien tronçon demeure sous la responsabilité du MTQ. Toutefois, si un transfert de gestion devait être effectué, elle considère qu'une mise à niveau, sous la responsabilité du Ministère, devrait d'abord être effectuée (DM4, p. 8, 9 et 11 ; M. Marcel Furlong, DT5, p. 31).

La Ville de Baie-Comeau déplore que le plan de sécurité du MTQ pour la route 389 ne prenne pas en compte les frais importants engagés par la Municipalité lors des déplacements de ses équipes de secours en dehors de ses limites territoriales. Elle souligne que, parallèlement à ces interventions, sa couverture locale de protection incendie doit être maintenue en tout temps (DM4, p. 5 et 11).

Enfin, dans le but de favoriser la sécurité sur la route 389, les associations touristiques de Manicouagan et de Duplessis suggèrent qu'un service de prêt de téléphones satellites, qu'un accotement cyclable et que des haltes routières soient mis en place. Elles proposent également l'aménagement d'un site touristique historique à l'emplacement de l'ancienne ville de Gagnon (DM10, p. 7).

## 2.4 Le milieu biophysique

Tout en accueillant favorablement le projet, le Conseil de la Première Nation des Innus de Pessamit considère que l'on ne peut subdiviser son territoire traditionnel, le Nitassinan, en « segments opérationnels ». Il doute que le « lien avec le territoire » soit préservé si on se contente d'obtenir, pour quelques portions du territoire, des certificats d'autorisation en vertu de l'article 22 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (DM11, p. 2 et 3). Pour le Conseil :

> En opposition à cette vision segmentée et linéaire de l'espace [...] la perception des Innus est que chaque parcelle de territoire et de vie est tributaire de l'ensemble et procède d'un tout appelé le Nitassinan. [...] Comment un projet aussi considérable peut-il n'affecter qu'une portion spécifique du Nitassinan, comme si celle-ci existait par elle-même ? Comme si les castors, les loutres et les rats musqués y apparaissaient spontanément et en disparaissaient aussitôt franchies les limites de ces lots de piégeage ? La nature n'est pas ainsi faite. Les Innus non plus.
> (DM11, p. 6)

Le Conseil souligne que « l'ouverture du Nitassinan à l'industrie et à la villégiature a considérablement réduit et fragmenté le territoire des [Innus de Pessamit] et, par le fait même, rendu plus difficiles leurs activités traditionnelles » (DM11, p. 4). Il exprime le souhait de travailler de pair avec le gouvernement du Québec afin d'harmoniser le développement du Nord québécois (M. Jean-Marie Picard, DT4, p. 15).

Le Conseil porte une attention toute particulière au caribou forestier, un animal intimement lié à la Nation innue. Selon lui, il est urgent de consulter des experts en matière de conservation de la faune afin d'élaborer et d'appliquer, de concert avec les Innus de Pessamit, les mesures de conservation qui permettront de prémunir la harde de caribous forestiers et tout le milieu naturel du Nitassinan contre les impacts immédiats occasionnés par la phase de construction ainsi que contre les impacts cumulatifs occasionnés par un accroissement de la circulation et un développement des abords de la route (DM11, p. 10 et 13 ; M. Jean-Marie Picard, DT4, p. 6). Le Conseil souhaiterait également faire partie d'un éventuel comité de suivi du projet (M. Jean-Marie Picard, DT4, p. 16).

Par ailleurs, le Conseil de la Première Nation des Innus de Pessamit s'est dit préoccupé par le processus de consultation mis en place par le promoteur. Il souligne qu'information et consultation n'ont ni la même signification ni la même portée. À cet effet, le Conseil exige d'être partie prenante à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement (DM11, p. 3). Il estime qu'aucune discussion portant spécifiquement sur les aspects environnementaux du projet n'a eu lieu entre le MTQ et la communauté (M. Jean-Marie Picard, DT4, p. 9).

De son côté, l'Organisme de bassins versants Manicouagan a fait part de seize recommandations relativement aux façons d'effectuer les travaux proposés. Celles-ci portaient notamment sur les espèces à prioriser au moment de la végétalisation, l'aménagement des bandes riveraines, les espèces envahissantes et la compensation des

gaz à effet de serre (DM7, p. 7 à 12). Il recommande également de mettre en place, dès la construction, des infrastructures visant à décourager l'installation du castor et à éviter que des routes soient emportées par des ponceaux bloqués (M. Normand Bissonnette, DT5, p. 36).

# Chapitre 3 La justification du projet et son processus d'autorisation

Dans ce chapitre, la commission d'enquête examine les justifications du ministère des Transports du Québec (MTQ) en appui à son projet d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Manic-5. Elle analyse l'approche préconisée par le promoteur quant au processus d'autorisation environnementale en lien avec ces interventions, et ce, en fonction des principes inscrits dans la *Loi sur le développement durable*.

## 3.1 La justification du projet

La *Proposition de plan de transport – Vers un plan de transport pour la Côte-Nord* du MTQ, datant de mai 2002 et actuellement en révision, situe la réfection complète de la route 389 dans les attentes du milieu en vue d'améliorer les conditions routières nord-côtières. Dans ses pistes d'action, ce plan mentionne que des corrections sont nécessaires pour que soient améliorées la sécurité, la fluidité et la qualité du réseau routier nord-côtier (DA24, p. 14 et 15).

Les études d'opportunité des projets découlant du Programme d'amélioration de la route 389 ont été présentées lors de journées portes ouvertes tenues à l'initiative du MTQ. Ces rencontres ont eu lieu à l'automne 2013 à Baie-Comeau, Fermont et Pessamit et au printemps 2014 à Sept-Îles. La majorité des 162 visiteurs ayant participé à ces événements ont répondu à un sondage sur le Programme d'amélioration de la route 389. Ceux-ci ont principalement ciblé les aspects de sécurité, de fluidité, d'accessibilité et d'entretien comme étant les plus importants du projet routier. Ils se sont également dits préoccupés, dans une moindre mesure, par les aspects touchant les milieux naturel et humain, alors que les aspects économiques ont été soulevés par une minorité de répondants (DA3, p. 1 à 24).

Le Programme d'amélioration de la route 389 retient donc comme objectifs d'améliorer la sécurité routière de la route 389, de soutenir le développement économique du Nord (le Plan Nord) et de concevoir un projet qui tient compte des attentes du milieu, notamment celles de la Ville de Baie-Comeau (PR3.2B, p. 5 ; PR3.3D, p. 1.2 ; PR3.2E, p. 5 ; M. André Bernatchez, DT1, p. 14). Dans son *Plan stratégique 2013-2015*, le MTQ définit les orientations à suivre pour répondre à sa mission en matière de transport, soit « d'assurer sur tout le territoire la mobilité durable des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement du Québec », et ce, en considérant les principes de la *Loi sur le développement durable* (PR3.1E, p. 3 et 5). Ces travaux s'inscrivent également dans la mise en œuvre de l'orientation 1, soit de *Soutenir des systèmes de transport efficaces, diversifiés et intégrés* et de son objectif 1.4, soit de « contribuer à l'accessibilité et à la vitalité des régions » (MTQ, 2013, p. 19 et 28).

En comparant les exigences des conceptions pour une route de type national à 90 km/h aux caractéristiques de la route 389 actuelle, plusieurs déficiences sont observées. En effet, construite par différents intervenants sur plusieurs années, dans un relief très accidenté et sans normes établies, cette route comporte plusieurs courbes sous-standard, et des pentes fortes. Elle se caractérise aussi par l'absence d'accotements, une visibilité déficiente et de rares possibilités de dépassement, ce qui résulte en une problématique de sécurité et de fluidité (PR3.1E, p. 8).

Le promoteur souligne que le débit journalier moyen annuel (DJMA) de la route 389 varie de 250 à 1 950 véhicules entre Baie-Comeau et Fermont. Selon les données recueillies par le MTQ en 2009 et en 2011, la proportion de camions lourds circulant sur le tronçon B serait de l'ordre de 23 %, alors qu'elle serait de 28 % à 43 % sur le tronçon D et de 54 % sur le tronçon E (DQ13.1, p. 3 ; PR3.1B, p. 117, PR3.1D, p. 2.2 ; PR3.1E, p. 8). Pour la période comprise entre mai 2014 et mai 2015, 78 passages de véhicules hors normes ont eu lieu sur la route 389. De ce nombre, une trentaine a parcouru en tout ou en partie la section comprise entre Baie-Comeau et Manic-5, la plupart des autres déplacements ayant été réalisés au nord de Manic-5, principalement entre Fire Lake et le Labrador, en passant par la ville de Fermont, la mine du Mont Wright et le lac Bloom (DA29).

Le promoteur note que la cohabitation entre camionneurs et autres usagers de la route entraîne un écart important sur le plan des vitesses pratiquées. De plus, les faibles possibilités de dépassement sur la route 389 occasionnent la formation de convois. Compte tenu de la longueur du trajet jusqu'à Fermont, certains conducteurs, prisonniers de convois, deviennent impatients et tentent des dépassements à l'extérieur des zones prévues à cette fin (PR3.1D, p. 2.7). Selon le Ministère, les données d'accidents, sur lesquelles reposent les statistiques, seraient partielles puisque plusieurs accidents ne seraient pas déclarés à la Sûreté du Québec (M. Michel Bérubé, DT1, p. 61 et 62).

Le MTQ anticipe une augmentation du débit journalier moyen de 1 % par année sur 25 ans sur la route 389. Il estime qu'à court terme, les déplacements liés aux industries minières et forestières diminueront en raison du ralentissement de leurs activités (PR3.1D, p. 2.2). À plus long terme, la réalisation de certains projets pourrait éventuellement avoir une incidence sur l'utilisation de la route 389 (DQ3.1 ; DQ4.1).

Pour le tronçon B, entre Baie-Comeau et Manic-2, le promoteur motive la nécessité de reconstruire l'ensemble de ce tronçon de route par la sinuosité du tracé, la présence de courbes sous-standard, un drainage déficient, le manque général de visibilité pour des usagers et l'état de dégradation très avancée de la structure de la chaussée. Il souligne également certaines contraintes, notamment la topographie difficile et les pentes fortes, la présence de plusieurs cours d'eau et milieux humides ainsi que la présence de lignes de transport d'énergie et de chemins d'accès aux terrains de villégiature (PR3.1B, p. 10). Un total de 28 accidents a été relevé sur ce tronçon entre janvier 2010 et juin 2015, soit 9 avec blessés mineurs et 19 avec dommages matériels (DA11).

Pour le tronçon D, d'une longueur de 88 km, entre Mario-2 et Mario-3, 279 courbes horizontales sous-standard ont été recensées, représentant 24,7 km. De plus, sur 7,8 km du tronçon, les pentes seraient trop prononcées. La marge de zones de dépassement accentue la problématique des pentes fortes, puisqu'il est difficile pour un automobiliste de dépasser de façon sécuritaire un véhicule lourd en montée (PR3.1D, p. 2.5). Sur la base des statistiques relevées de janvier 2010 à octobre 2015, le promoteur rapporte 71 accidents survenus sur ce tronçon, soit deux avec blessés graves, 18 avec blessés mineurs et 51 avec dommages matériels (DA1.2). Il note que le nombre d'accidents annuels rapportés sur ce tronçon n'est pas problématique comparativement à celui observé sur une route nationale. Il fait état des principales causes d'accidents par ordre d'importance. Ainsi, 24 % des accidents sont causés par la vitesse, 21 % par la perte de contrôle, 12 % par les conditions climatiques, 10 % par la présence d'animaux et 8 % seraient liés aux manœuvres de dépassement (PR3.1D, p. 3.10&0). La solution privilégiée par le promoteur consiste à prolonger la réfection de 27 segments (PR3.3D, p. 1.3). De ce nombre, quinze segments de plus de 1 km sont à l'étude, représentant près de 50 km de route (DA1.3Q).

Quant au tronçon E, d'une longueur de 112 km entre Mario-3 et Mario-5, le promoteur identifie plusieurs déficiences et carences à corriger, notamment le sinueux de la route, la visibilité réduite, les pentes raides, des zones de dépassement rares et des accotements étroits ou inexistants. Au chapitre des aspects opérationnels et de sécurité, il identifie, entre autres, la formation de convois routiers, le transport fréquent de véhicules hors normes et l'état de la chaussée (PR3.1E, p. 11 et 12). Les statistiques d'accidents, qui ont été relevées de janvier 2010 à octobre 2015, indiquent un total de 39 accidents, dont deux mortels, deux avec blessés graves, quinze avec blessés mineurs et 20 avec dommages matériels (DA1.3). Le promoteur précise que les taux d'accidents observés aux kilomètres 136 et 166 sont supérieurs au taux critique (PR3.1E, p. 8).

Le promoteur propose des interventions ponctuelles dans les secteurs où les problématiques sont les plus marquées sur le tronçon E, en corrigeant les déficiences géométriques de la route par l'ajout de voies de dépassement et d'aires de refuge, par l'amélioration de la visibilité et l'élargissement de la chaussée ainsi que par l'asphaltage des accotements. Ce tronçon représente 29 segments de route totalisant une cinquantaine de kilomètres. Un total de onze segments est à l'étude, ce qui représente une quarantaine de kilomètres (PR3.1E, p. 7, 11 à 13).

- *La commission d'enquête constate que la route 389 existante présente plusieurs lacunes portant sur la conception géométrique qui ne répondraient pas, selon le ministère des Transports du Québec, aux standards applicables à une route nationale dont la vitesse affichée est de 90 km/h.*

- *La commission d'enquête constate que la proportion de trafic lourd est élevée sur la route 389, ce qui peut rendre difficile la cohabitation entre usagers, notamment lorsque les zones de dépassement sont rares.*

## 3.2 La procédure d'autorisation du projet

La *Loi sur la qualité de l'environnement* (LQE) prévoit deux procédures d'autorisation des projets qui sont susceptibles d'exercer des impacts sur l'environnement. La première procédure est l'octroi d'un certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE. La seconde procédure est plus exigeante et vise les activités et les ouvrages susceptibles de causer des impacts significatifs à l'environnement. Il s'agit de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement de l'article 31.1 de la LQE.

Cette dernière prévoit la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement dont la nature, la portée et l'étendue sont définies par des directives sectorielles. La liste de projets assujettis est définie dans le *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement* (RLRQ, c. Q-2, r. 23). Cette procédure fait appel à une approche coordonnée entre les ministères et les organismes concernés qui participent notamment à l'analyse de recevabilité et à l'analyse environnementale des études d'impact soumises au ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC). Toutes les études d'impact assujetties à cette procédure sont rendues publiques et peuvent faire l'objet d'une audience publique du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) (MDDELCC, 2002, p. 8).

Comme mentionné dans la section décrivant le projet, le promoteur a présenté le Programme d'amélioration de la route 369 entre Baie-Comeau et Fermont en cinq tronçons (A à E). Les tronçons D et E ont par la suite été divisés en segments. Lors d'une rencontre tenue le 20 avril 2011 entre les représentants du MTQ et ceux de la Direction des évaluations environnementales du MDDELCC, les parties ont convenu des modalités d'assujettissement applicables au Programme tel qu'il a été présenté (DAQR). L'assujettissement ou non à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement de l'article 31.1 de la LQE a été basé sur la longueur des segments ainsi que sur la largeur moyenne de l'emprise. En effet, en vertu de l'article 2a du *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement*, « la construction, la reconstruction ou l'élargissement, sur une longueur de plus de 1 km, d'une route ou autre infrastructure routière publique [...] dont l'emprise possède une largeur moyenne de 35 m ou plus » sont assujettis à la procédure. Le tronçon B est assujetti dans son ensemble à la procédure pour ces motifs et peut être considéré comme un seul segment.

En ce qui a trait au tronçon D, des interventions sur 27 segments sont prévues. Par contre, seulement quinze segments sont assujettis à la procédure, car la longueur de chacun de ces segments dépasse 1 km. Quant au tronçon E, des interventions sont prévues sur 23 segments, mais seuls onze seraient assujettis à la procédure, selon le promoteur (PR(3.1)E, p. 1 ; PR(3.1)D, p. 1-1). À titre indicatif, l'ensemble des segments non assujettis se distribue sur une longueur d'environ 20 km (M. André Samuelsen, DT1, p. 55). Par contre, des 24 segments de moins de 1 km projetés dans ces deux tronçons, la réalisation de seulement quatre serait prévue avec le budget disponible. L'un d'eux serait déjà complété.

un autre serait en construction, alors que les travaux sur les deux autres segments sont prévus ultérieurement (*ibid.*, p. 50 et 51 ; DA19, p. 12).

Pour les tronçons A et C, le promoteur mentionne qu'une emprise nominale de 30 m serait prévue, car au nord de Manic-5, la route est moins achalandée. Ces tronçons ne seraient pas assujettis à la procédure en vertu de l'article 31.1 de la LQE, selon le MTQ (DA25, p. 2 ; DA19, p. 12). Le tronçon A serait par contre assujetti au processus fédéral d'étude approfondie, conformément à la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (L.C. 2012, ch. 19), puisqu'il s'agit d'un projet de construction d'une voie publique de plus de 50 km située sur une nouvelle emprise. En 2012, des lignes directrices finales pour la préparation d'une étude d'impact environnementale ont été émises par l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (M. André Bernatchez, DT1, p. 50 ; Agence canadienne d'évaluation environnementale, 2012, p. 2 et 3).

Dans l'ouvrage intitulé *L'environnement dans les projets routiers du ministère des Transports du Québec*, le MTQ mentionne qu'un projet constitué de plusieurs éléments visés au *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement* constitue un seul projet destiné à faire l'objet d'une seule étude d'impact sur l'environnement, quoique les projets du Programme d'amélioration de la route 389 aient été fragmentés en tronçons et, par la suite, en segments (MTQ, 2008, p. 27). Le MDDELCC précise que la façon de faire du MTQ est conforme à la réglementation (M[me] Valérie Saint-Amant, DT1, p. 32).

Certains des segments de moins de 1 km pourraient être assujettis à la procédure d'octroi d'un certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE. Ils seraient traités dans les directions régionales du MDDELCC (M[me] Valérie Saint-Amant, DT1, p. 33 et DT3, p. 63). Les segments de plus de 1 km, dont l'emprise moyenne est inférieure à 35 m, comme le tronçon A, pourraient également être assujettis à l'obtention d'un certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE. En effet, l'article 2 du *Règlement relatif à l'application de la Loi sur la qualité de l'environnement* (RLRQ, c. Q-2, r. 3) souligne que la construction, la reconstruction, l'élargissement ou le redressement d'une route réalisés sur une distance d'au moins 1 km serait assujetti au premier alinéa de l'article 22 de la LQE. Par contre, il importe de préciser que l'article 1 dudit règlement mentionne que les constructions, travaux ou activités dont la réalisation est soumise au *Règlement sur les normes d'intervention dans les forêts du domaine de l'État* (RLRQ, c. A-18.1, r. 7) (RNI) sont soustraites à l'application de l'article 22 de la LQE, « à l'exclusion de la construction, de la reconstruction, de l'élargissement ou du redressement d'une route située à moins de 60 m d'un cours d'eau à débit régulier, d'un lac, d'un fleuve ou de la mer si on entend la faire ainsi longer sur une distance d'au moins 300 m ». Puisque la majorité des interventions prévues sont situées sur les terres du domaine de l'État, le RNI s'applique et rendrait, par conséquent, inopérante la procédure d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE pour certains tronçons de plus de 1 km qui ne toucheraient pas des cours d'eau.

Le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP) souligne que les projets qui ne sont pas assujettis à l'article 31.1 de la LQE sont traités par le secteur Forêts des directions

régionales du Ministère en vertu du RNI (M[me] Marjolaine Bessette, DT1, p. 34 ; M[me] Natalie Fantin, DT3, p. 64). Le Ministère souligne qu'il y a des ententes pour l'application du RNI entre les directions régionales du MTQ, du MFFP et du MDDELCC. Toutefois, les projets traités sous le RNI ne nécessiteraient pas systématiquement de certificat d'autorisation. Dans certaines situations, en cas d'impossibilité à répondre aux exigences du RNI, des autorisations doivent être demandées au MFFP et au MDDELCC. À titre indicatif, l'article 17 du RNI prévoit que le MFFP consulte le MDDELCC lorsque la construction d'un chemin est prévue à moins de 20 m d'un lac ou d'un cours d'eau, alors qu'une autorisation de ce dernier serait nécessaire lorsque le chemin est situé à moins de 5 m de ce type de milieu (M[me] Marjolaine Bessette, DT3, p. 58).

De plus, il importe de préciser que tout projet découlant de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement de l'article 31.1 de la LQE demeure soumis à l'application de l'article 22. Les travaux qui sont soumis à l'article 22 ne font pas nécessairement l'objet d'une consultation gouvernementale. Toutefois, le MDDELCC souligne que « de façon générale, il y a collaboration entre les équipes des directions régionales du [MDDELCC] et du [MFFP] lorsqu'il y a des considérations d'habitat faunique, particulièrement pour ce qui est du poisson » (M[me] Valérie Saint-Amant, DT1, p. 32 et 34).

Le MFFP souligne que les analyses des demandes de certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE sont faites segment par segment. Advenant qu'il y ait des compensations, elles seraient aussi réalisées individuellement. Conséquemment, les effets cumulatifs ne seraient pas pris en compte (M[me] Marjolaine Bessette, DT1, p. 34 à 36 ; M[me] Natalie Fantin, DT3, p. 65). Le MDDELCC mentionne également que les projets assujettis en vertu de l'article 22 seraient traités à la pièce, car la direction régionale du Ministère n'aurait pas « un portrait global de tous les projets » (M[me] Valérie Saint-Amant, DT3, p. 63). De plus, il y a un manque d'homogénéité entre les trois études d'impact réalisées, celles-ci ayant été réalisées par des firmes d'ingénierie différentes. Par exemple, en ce qui a trait à l'évaluation des impacts sur les milieux humides, le Ministère souligne que « ça devient un exercice qui est très difficile, ardu de notre côté pour vraiment bien saisir tout ce qui sera potentiellement affecté » (*ibid.*, p. 68).

Ainsi, selon le MDDELCC, des discussions ont été entamées avec le promoteur afin d'inclure les segments non assujettis à la procédure de l'article 31.1 de la LQE dans l'analyse des impacts des milieux humides (M[me] Valérie Saint-Amant, DT1, p. 36). De plus, le MTQ s'est engagé à compenser l'ensemble des pertes des milieux humides et de l'habitat du poisson, et ce, sur tous les tronçons du Programme d'amélioration de la route 389 (M[me] Sylvie Tanguay, DT3, p. 55). Ce sujet sera abordé dans une section ultérieure du rapport.

- ***Avis** – Étant donné que le Programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont a été découpé en tronçons et, par la suite, en segments, la commission d'enquête note que cela fait intervenir plusieurs régimes d'autorisation. Elle est d'avis que cette façon de faire rend problématique la prise en compte des impacts cumulatifs par les différentes instances concernées, ainsi que l'accès au savoir et la participation des citoyens et des groupes au processus.*

- ***Avis** – La commission d'enquête est d'avis que l'ensemble des tronçons et segments du Programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont devrait être considéré comme un seul projet. De plus, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques devrait exiger qu'il n'y ait pas de fractionnement des projets routiers en tronçons et en segments. Cela permettrait une meilleure prise en compte des principes* préservation de la biodiversité, accès au savoir *et* participation et engagement.

- ***Avis** – À défaut d'avoir assujetti l'ensemble des tronçons et segments du Programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, la commission d'enquête est d'avis que le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques devrait s'assurer qu'une approche de partenariat et de coopération entre les différents ministères et organismes concernés soit mise en place afin que leur expertise puisse bonifier l'analyse environnementale du projet à l'étude.*

# Chapitre 4 Les enjeux du projet d'amélioration de la route 389

Dans ce chapitre, la commission d'enquête analyse différents enjeux, dont certains ont été soulevés par les participants associés au projet amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Manic-5. L'analyse suivante porte sur les enjeux socioéconomiques liés au choix du promoteur de déplacer l'accès de la route 389 (tronçon B), certains enjeux de sécurité, ceux touchant la communauté autochtone de Pessamit, les enjeux écologiques portant sur les milieux humides et hydriques, les espèces floristiques à statut particulier, la faune terrestre, la fragmentation du territoire ainsi que les suivis du projet à l'étude.

## 4.1 Les enjeux socioéconomiques du tronçon B

La route 389 est utilisée par différents usagers : résidents, travailleurs, camionneurs, services d'urgence, touristes et villégiateurs (DA1, p. 3). Si différentes options ont été étudiées pour l'ensemble de la réfection de la route dans les différents segments du projet, c'est dans la ville de Baie-Comeau (tronçon B) que le choix du tracé a suscité le plus de questionnements de la part de certains citoyens. Diverses analyses ont été produites par le promoteur avant qu'il détermine le choix du tracé final pour la réfection de la route (DA1, p. 15 ; DA28 ; DA40 ; DA51). Pour le promoteur, les tracés retenus pour le Programme d'amélioration de la route 389 entraîneraient une réduction du temps de parcours d'au moins 45 minutes entre Baie-Comeau et Fermont, ce qui représenterait une économie en coûts de transport estimée à 3,9 M$ annuellement pour l'ensemble des usagers (M. André Bernatchez, DT2, p. 21).

### 4.1.1 Le choix du tracé entre Baie-Comeau et Manic-2

#### Les différents scénarios étudiés

Pour le raccordement de la route 389 à la route 138 dans la ville de Baie-Comeau (tronçon B), trois scénarios ont été analysés par le ministère des Transports du Québec (MTQ), en fonction de divers critères économiques, humains, physiques et de sécurité des utilisateurs (figure 2).

Le scénario 1 consiste en une réfection et une mise aux normes de la route 389 dans son axe actuel jusqu'au pont enjambant la rivière Manicouagnan devant le barrage Manic-2, soit entre les kilomètres 0 et 22 (DA1, p. 16 ; PR3.1B, p. 13).

Le scénario 2 propose une relocalisation des quatre premiers kilomètres via l'avenue du Labrador et le parc industriel Jean-Noël-Tessier, soit entre les secteurs ouest et est de la

ville de Baie-Comeau. Les corrections prévues pour les 18 km restants sont les mêmes que celles proposées dans le scénario 1, soit la correction de la route dans son axe actuel. Les kilomètres 0 à 4 actuels seraient entretenus, mais désignés sous un autre nom (DA1, p. 17 ; PR3.1B, p. 13 ; M. André Bernatchez, DT1, p. 16).

Dans le scénario 3, la route 389 est relocalisée à l'ouest de la rivière Manicouagan via le chemin de la Scierie des Outardes et de la route de contournement de Manic-2. Les kilomètres 0 à 22 actuels seraient entretenus (DA1, p. 18 ; PR3.1B, p. 13).

Le scénario 2 a été retenu par le MTQ. Pour le promoteur, le tracé privilégié pour le projet B, soit un nouveau tronçon de 4 km via l'avenue du Labrador, répond davantage aux objectifs de sécurité et de développement de la Ville de Baie-Comeau. Il s'intégrerait à la réalisation de différents projets, dont ceux de l'extension du parc industriel, du lien ferroviaire avec le parc industriel portuaire et du développement résidentiel, commercial et hôtelier au sud de la route 138 (M. André Bernatchez, DT2, p. 23 et 24). Il permettrait également, selon la Ville, de stimuler le développement industriel entre les deux secteurs développés de Baie-Comeau et assurerait une desserte optimale du pôle de développement du parc industriel Jean-Noël-Tessier (DM4, p. 5 et 6 ; DA54, p. 60). Enfin, sa réalisation serait moins coûteuse que celle du scénario 1 (DA1, p. 23).

Comme présenté dans le chapitre 2, le choix de ce scénario est appuyé par divers intervenants locaux (Ville de Baie-Comeau, DM4 ; ID Manicouagan et Corporation de gestion du port de Baie-Comeau, DM5 ; Société d'expansion de Baie-Comeau, DM8). Le scénario 2 a par ailleurs fait l'objet de préoccupations de la part de certains exploitants de commerces situés à proximité de l'intersection de la route 389 actuelle avec la route 138. Ceux-ci appréhendent d'éventuelles répercussions économiques d'une possible baisse d'achalandage dans ce secteur de la ville. Ils ont questionné les analyses d'impact qui mesuraient la variation de la circulation à la suite de la modification du tracé de la route 389 (Auto-Cam Baie-Comeau, Garage Pierre Lavoie, Vision Chrysler et Carrefour Baie-Comeau, DM3, p. 1 à 7). Au moment des séances d'information organisées par le MTQ et lors de la période d'information du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) portant sur le tronçon B, l'ensemble de la documentation n'était pas disponible au public, notamment les détails des analyses effectuées pour arrêter le choix du tracé. Un complément d'information portant sur l'impact de la relocalisation de l'intersection sur l'achalandage du boulevard Comeau a été produit en avril 2015 et rendu public après la séance d'information du BAPE (AV3B, Auto-Cam Baie-Comeau *et al.*, DM3, M. Jean Hardy, DT2, p. 31). De plus, ces commerçants déplorent le fait que le promoteur ou les auteurs des enquêtes n'aient pas communiqué directement avec eux afin de documenter la composition de leur clientèle et leur chiffre d'affaires. Ils estiment l'impact du changement de tracé à une diminution de 10 % de leur chiffre d'affaires (DM3, p. 2 et 7).

Trois types d'analyses ont permis d'en arriver au choix du scénario retenu pour le tronçon B : l'analyse multicritères comparative, l'analyse avantages-coûts, ainsi que l'analyse de sensibilité commerciale.

### L'analyse multicritères comparative

Cet outil d'aide à la décision favorise la concertation entre les différents experts participant au processus décisionnel. La méthode d'analyse multicritères décortique la problématique afin de hiérarchiser les facteurs qui la composent, ce qui permet de faire ressortir les points faibles et les points forts de chaque scénario selon différents critères. Chaque critère est pondéré et la somme de l'exercice vise à faire ressortir le scénario à privilégier (DA58, p. 46). Dans la présente étude, les critères fondamentaux retenus avec une pondération sont : 1) sécurité, accessibilité, fluidité (45 %), 2) milieux naturel et humain (30 %) et 3) aspects économiques (coûts) (25 %). La performance des solutions pour chaque critère est établie et pondérée selon les barèmes et les pondérations intégrés à la grille d'analyse. De façon globale, le scénario obtient une meilleure note que le scénario 1 et que le scénario 3 (DA54, p. 117, 118, 124, 125).

Afin de valider les conclusions de l'analyse multicritères, une analyse de sensibilité est effectuée par le MTQ en modifiant la pondération des critères fondamentaux. Ceci permet d'identifier jusqu'à quel niveau elle peut affecter la performance des scénarios proposés (DA58, p. 49). L'analyse de sensibilité a démontré que le scénario 2 est celui à privilégier (DA54, p. 131 à 134).

### L'analyse avantages-coûts

Le rapport avantages-coûts est le rapport entre la somme des avantages actualisés et la somme des coûts actualisés (DA51, p. 3). Cette démarche permet de comparer, sur une base monétaire commune, les solutions possibles d'un projet en mesurant les bénéfices et les coûts occasionnés par chacune d'elles, en vue d'établir le scénario qui serait le plus rentable économiquement pour la société. Dans le cas d'une route, les avantages ne sont comptabilisés qu'à partir du moment où la route est terminée (ex. : réduction des coûts liés au temps de déplacement), tandis que les coûts sont calculés dès le départ du projet (coûts initiaux d'implantation, d'entretien et d'exploitation) (DA40, p. 2 à 5). Pour le MTQ, le scénario 2, via l'avenue du Labrador, obtient le meilleur ratio avantages-coûts (DA51, p. 14).

### L'analyse de sensibilité commerciale

Pour anticiper les effets du scénario retenu sur le tissu commercial existant et sur son potentiel de revitalisation à moyen et à long terme, le promoteur a réalisé une étude de sensibilité commerciale en caractérisant les types d'achats effectués, soit les achats courants (banques, épicerie), les achats semi-courants (coiffeur, vêtements), les achats réfléchis (automobile, meubles) et la restauration/divertissement (DA28, p. 103).

Afin d'estimer l'ampleur de l'éventuelle baisse d'achalandage sur le boulevard Comeau qui découlerait de la construction du nouveau lien sur l'avenue du Labrador, le MTQ a estimé la variation potentielle totale du débit de circulation et a identifié les commerces susceptibles d'être les plus touchés, en fonction du type de biens et services qu'ils offrent. Pour ce faire, le MTQ a caractérisé les débits de circulation à l'intersection du boulevard Comeau en

utilisant les données de l'enquête origine-destination réalisée en 2011 pour l'ensemble de la Côte-Nord. Selon l'enquête, la diminution anticipée de la circulation totale serait de 8 %. L'achalandage commercial ne serait toutefois pas affecté dans la même proportion. Le MTQ estime à 2 % la diminution d'achalandage qui pourrait toucher les commerces d'achats courants et de restauration (DA30, p. 3 à 17). Il importe de préciser que le débit de circulation devant un commerce est un facteur qui influence son chiffre d'affaires, mais que ce n'est pas le seul.

Il ressort de l'analyse de sensibilité que le secteur commercial du boulevard Comeau dessert généralement une clientèle régionale, qui connaît les commerces et leurs services. Sur les 23 commerces du secteur, quatre s'adressent spécifiquement à une clientèle de transit et œuvrent dans l'hôtellerie, la restauration et la vente d'essence. Ceux-ci seraient plus à risque d'être touchés par une modification du tracé actuel de la route 389. L'étude conclut toutefois que la vitalité du secteur serait peu susceptible d'être influencée par l'importance de la circulation de transit (achats impulsifs) (DA31, p. 2 et 3 ; DA28, p. 109).

Le MTQ mentionne qu'Hydro-Québec, dont les bureaux sont situés sur la route 138, près de l'intersection de la route 389, fait actuellement le plein de sa flotte de véhicules dans les stations-service du boulevard Comeau et que les compagnies de transport lourd procèdent par appels d'offres pour leur approvisionnement en carburant (DA30, p. 18). L'analyse du promoteur démontre que les commerçants potentiellement touchés demeureront sur l'axe principal de déplacements routiers, soit la route 138. Une possible augmentation de la circulation au cours des prochaines années attribuable au développement du parc industriel pourrait atténuer la perte de circulation éventuelle reliée au changement de tracé (DA31, p. 4). Le maintien de l'actuelle route 389 et l'aménagement d'un carrefour sécuritaire au raccordement de la route actuelle avec le nouveau tracé atténueraient également la perte potentielle de circulation et d'achalandage (DA54, p. 114).

Après avoir pris connaissance de toutes les informations présentées, les commerçants qui avaient exprimé des inquiétudes se sont ralliés au tracé choisi par le promoteur et demandent la mise en place de mesures de mitigation, notamment en ce qui a trait à l'aménagement de l'intersection et à l'affichage, afin de compenser les pertes potentielles anticipées (Auto-Cam Baie-Comeau *et al.*, DM3, p. 3 et p. 8).

Concernant l'aménagement de l'intersection entre le nouveau segment proposé et l'actuelle route 389, la Ville de Baie-Comeau souhaite un raccordement qui permettrait aux automobilistes de choisir le parcours qui leur convient le mieux (M. Claude Martel, DT5, p. 19). Un groupe de commerçants propose la construction d'une intersection en T avec virage à l'ouest vers le parc industriel Jean-Noël-Tessier, à l'endroit où se raccorderait l'avenue du Labrador à la route 389 actuelle (Auto-Cam Baie-Comeau *et al.*, DM3, p. 8). Or, pour le promoteur, la planification du carrefour est déjà arrêtée, et la solution repose sur la prise en compte de plusieurs contraintes et facteurs, dont la topographie et la sécurité : « Il est déjà prévu que le ministère aménage un carrefour sécuritaire avec voie réservée de virage à gauche [vers l'est] » (M. André Bernatchez, DT2, p. 41). Le MTQ

ajoute « Il [n'] y a absolument aucun autre scénario qui a été jugé faisable techniquement » (M. Jean Hardy, DT2, p. 89).

- *La commission d'enquête constate que le promoteur a réalisé diverses études complémentaires avant de déterminer le tracé final du projet d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Manic-2. Le choix du scénario retenu repose sur des critères économiques, humains, biophysiques et de sécurité des utilisateurs.*

- *La commission d'enquête constate qu'advenant la réalisation du scénario 2 du tronçon B de la route 389 entre Baie-Comeau et Manic-2, le débit de circulation quotidien pourrait diminuer de près de 8 % sur le boulevard Comeau. Cette diminution de circulation pourrait engendrer une baisse de 2 % dans l'achalandage de passage pour quatre commerces du secteur. Cette baisse d'achalandage estimée ne se traduirait pas nécessairement en une baisse de chiffre d'affaires équivalente pour les commerces concernés.*

- ***Avis** – La commission d'enquête est d'avis qu'une table de travail regroupant le promoteur, les commerçants concernés, la Ville de Baie-Comeau et les instances économiques locales devrait être constituée afin que soient identifiées des mesures d'atténuation en termes d'affichage sur le tronçon B de la route 389 et que la forme de l'intersection entre les deux tronçons soit évaluée. Ces mesures viseraient une réduction des impacts de la baisse d'achalandage appréhendée sur les commerces.*

### 4.1.2 L'entretien du tronçon actuel de la route 389

Dans l'éventualité où le scénario 2 serait réalisé, une incertitude persiste quant à la prise en charge éventuelle du segment de la route 389 existante entre les kilomètres 0 et 4 (M. François Corriveau, DT2, p. 41 et 42). Tout en confirmant que ce segment serait maintenu, le promoteur affirmait qu'il n'y aurait qu'une seule 389, mettant l'accent sur le fait qu'il ne prendrait pas sous sa responsabilité deux segments de route (M. Michel Bérubé, DT1, p. 81 et 82). Dans l'étude avantages-coûts du MTQ, celui-ci postule une prise en charge par la Ville de Baie-Comeau de l'actuel tracé de 4 km de la route 389 (DA51, p. 2). La Ville confirmait à la commission d'enquête qu'aucune entente à ce sujet n'est intervenue entre les parties et qu'il s'agissait d'un enjeu dont elle voulait discuter avec le MTQ, notamment en ce qui concerne les implications financières de cette cession (M. François Corriveau, DT2, p. 42 ; DM4, p. 8). La Ville ne souhaite donc pas assumer inconditionnellement la responsabilité de ce segment, dont les coûts d'entretien sont estimés par le promoteur à 410 000 $ annuellement (DA37, p. 9 ; DM4, p. 11).

Sur la base de l'évaluation faite par le promoteur, la différence de coûts entre les scénarios 1 et 2 est estimée à 8 M$ (coûts de construction, y compris la planification) (DA37, p. 9). Si le MTQ conservait la responsabilité du tronçon actuel sur une vingtaine d'années et assumait les coûts d'entretien de 410 000 $ annuellement, la différence de coûts entre les deux scénarios deviendrait nulle. Sur la durée de vie de la route (30 ans), cela nuance l'analyse du choix du scénario retenu. Le scénario 2 perd l'avantage de présenter les coûts de réalisation les moins élevés.

- *La commission d'enquête constate que la responsabilité éventuelle des quatre premiers kilomètres de l'actuelle route 389, à partir de Baie-Comeau, n'a pas été clairement définie à ce stade des discussions entre le ministère des Transports du Québec et la Ville de Baie-Comeau.*

- *La commission d'enquête constate que, dans l'éventualité où le ministère des Transports du Québec garde la responsabilité d'entretenir les quatre premiers kilomètres de l'actuelle route 389 à partir de Baie-Comeau tout en réalisant les travaux et l'entretien du nouvel accès prévu à l'avenue du Labrador, le scénario 2 perd son avantage d'être le moins coûteux à réaliser.*

- ***Avis** – La commission d'enquête est d'avis que le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques devrait s'assurer qu'une entente portant sur la responsabilité éventuelle des quatre premiers kilomètres de l'actuelle route 389 à partir de Baie-Comeau soit conclue avant une éventuelle autorisation du projet.*

## 4.2 La sécurité routière et les services d'urgence

La Sûreté du Québec assure la surveillance et le contrôle de la circulation routière sur l'ensemble de la route 389. Lors d'un accident, la Sûreté du Québec est appelée à titre de premier répondant. Cette responsabilité est partagée entre les postes de Baie-Comeau et de Fermont, dont le point de démarcation se situe à la hauteur de Manic-5. Une fois par semaine, ces postes assurent la surveillance de la route dans leur secteur respectif (PR3.1D, p. 3.100 et 3.101).

La commission note également la participation de plusieurs organismes publics et entreprises utilisatrices de la route 389 au comité de sécurité de la route 389. Actif depuis 1998, ce comité a pour objectifs d'étudier la problématique de sécurité des usagers et de proposer des solutions pour y remédier. Son mandat est de concerter les intervenants, de sensibiliser la population à la sécurité routière, d'élaborer des programmes de sensibilisation, de formation et de prévention pour les usagers et de réaliser des programmes d'information publique (Comité de sécurité route 389, 2012).

Le promoteur a mentionné qu'il existe une entente de collaboration entre les différents utilisateurs de la route 389, soit Hydro-Québec et les compagnies forestières, lors de situations d'urgence et a souligné la présence de téléphones satellites d'urgence qui assurent une couverture partielle en cas d'accident. Il souligne également que les villes de Fermont et de Baie-Comeau auraient conclu une entente avec leurs MRC respectives quant à l'intervention des premiers répondants sur la route 389 en cas d'urgence (M. Michel Bérubé, DT3, p. 12, 13 et 19). En effet, la MRC de Manicouagan concluait, en 2007, une entente intermunicipale avec la Ville de Baie-Comeau portant sur l'utilisation d'appareils de désincarcération sur son territoire. L'entente prévoit les conditions d'intervention sur la route 389, au nord du barrage Manic-2, « sans pour autant réduire de façon critique la

capacité de la Ville à offrir un service adéquat sur son territoire en matière de sécurité civile » (DQ14.1, p. 2).

Tout en rappelant son engagement à intervenir pour porter assistance à autrui, la Ville de Baie-Comeau déplore les délais importants en termes de disponibilité de ses premiers répondants lors d'une intervention sur la route 389. Cette situation peut provoquer des délais importants et laisser la Ville avec peu de ressources en cas de sinistre sur son territoire, et ce, sans qu'elle puisse obtenir une compensation financière adéquate pour couvrir les coûts que cette situation engendre. Elle s'exprime ainsi : « [...] quand on parle de grandeur de territoire, c'est comme de dire que la Ville de Québec devrait être responsable d'aller faire une opération de pinces de désincarcération à Trois-Rivières ou à Montréal. Alors là, c'est Baie-Comeau qui faut qu'elle aille faire l'opération jusqu'à Manic-5 » (M. François Corriveau, DT3, p. 19).

La Ville propose l'implantation d'une équipe d'intervention à mi-parcours, entre Baie-Comeau et Fermont, afin qu'elle puisse agir en cas d'urgence (M. François Corriveau, DT3, p. 15). Pour sa part, le promoteur a mentionné son projet de construire une halte routière entre Manic-5 et Fermont, laquelle pourrait également servir de refuge en hiver. De plus, l'implantation d'un service de remorquage exclusif, qui serait basé à Manic-5, est envisagée pour réduire les délais d'intervention en cas d'accident. Toutefois, en ce qui a trait à la présence de pompiers habilités à utiliser les pinces de désincarcération, le MTQ rappelle que ceux-ci relèvent de la responsabilité des municipalités. Ces sujets feraient l'objet de discussions assidues entre les organismes et les intervenants concernés (M. Michel Bérubé, DT3, p. 12, 17 à 20).

Afin de mieux comprendre les contraintes inhérentes aux interventions d'urgence sur une route isolée en milieu nordique, la commission d'enquête a demandé au promoteur de préciser les mesures en place afin de répondre à un accident avec blessé sur la route 167, entre Saint-Félicien et Chibougamau, et la route 109, entre Val-d'Or et Radisson. Celui-ci confirme leur similarité sur le plan des débits journaliers de circulation, des taux d'accidents moyens et du pourcentage de véhicules lourds. Il fait également état de la responsabilité des autorités municipales présentes sur le territoire quant à l'intervention des premiers répondants lors d'un accident routier, tout en notant la présence de services ambulanciers à la halte routière de la route 167, entre Saint-Félicien et Chibougamau (tableau 2). Le MTQ souligne cependant que « les délais d'intervention sur la route 389 sont supérieurs dû à la longueur de la route et du nombre de kilomètres à parcourir par les différents services d'urgence » (DQ13.1, p. 1 à 3).

**Tableau 2** Les chiffres comparatifs pour les portions des trois routes sous la juridiction du ministère des Transports du Québec

| | Débit journalier moyen annuel (DJMA) | Taux accidents[2] | % véhicules lourds | Délai intervention[1] |
|---|---|---|---|---|
| Route 389 | 250 à 1 950 | 1,49 | 21 à 45 | Environ 3 h 30 |
| Route 167 | 740 à 1 160 | 0,93 | 33 à 44 | Environ 1 h 15 |
| Route 138 | 480 à 1 220 | 0,92 | 15 à 46 | Environ 1 h 45 |

1. Délai d'intervention estimé en fonction du nombre de kilomètres à parcourir par les services d'urgence :
   Route 389 : 286 km
   Route 167 : 120 km
   Route 138 : 81 km (162 km/2).
2. Taux d'accidents moyen des portions de route sous la responsabilité du Ministère.
   Le taux d'accidents sur la route 389 est supérieur, principalement en raison de la géométrie beaucoup plus sinueuse causée par la topographie accidentée qui caractérise la route 389.

Source : adapté de DQ13.1, p. 3.

- *La commission d'enquête constate que les délais d'intervention en cas d'accident sur la route 389 peuvent être importants, considérant l'ampleur du territoire à couvrir, et que la responsabilité de certaines interventions d'urgence serait partagée entre les villes de Fermont et de Baie-Comeau.*

- ***Avis** – Considérant la longueur de la route 389 et les délais d'intervention en découlant, la commission d'enquête est d'avis que le ministère des Transports du Québec devrait évaluer la faisabilité de la mise en place d'une équipe de premiers répondants, y compris d'un service ambulancier, sur la route 389, à mi-chemin entre Baie-Comeau et Fermont, afin de réduire les délais d'intervention lors d'un accident routier avec blessé.*

## 4.3 Les préoccupations de la communauté des Innus de Pessamit

La zone à l'étude est située sur le territoire revendiqué du Nitassinan[4] de la Première Nation de Pessamit (figure 1). Il s'agit d'une assise territoriale fédérale qui réfère à la *Loi sur les Indiens* (PR5.1D, p. 6). Les Innus de Pessamit font partie de la Nation innue et appartiennent à la grande famille algonquienne. La réserve innue de Pessamit est située sur la Haute-Côte-Nord, à l'ouest de la municipalité de Baie-Comeau. Le territoire revendiqué du Nitassinan de Pessamit serait de 137 829 km$^2$ (Conseil de la Première Nation des Innus de Pessamit, DM11, p. 3 et 4).

La route 389 représente un corridor de transport important pour la communauté, lui permettant de se rendre à des camps, à des secteurs valorisés ou à des zones pour pratiquer ses activités traditionnelles (Innu Aitun). L'utilisation du territoire par la communauté se concentre au sud de la réserve à castor de Bersimis, où celle-ci a l'exclusivité des activités de piégeage.

4 « Nitassinan » : « le territoire traditionnel » ou « notre territoire » en langue innue.

L'accès à ce secteur est facilité par le réseau routier, dont la route 389, et les nombreux chemins forestiers (PR3.3D, p. 2.12).

### 4.3.1 L'Entente de principe d'ordre général (EPOG)

Le territoire du Nitassinan de Betsiamites fait actuellement l'objet d'une négociation globale engagée entre le gouvernement du Québec et les Premières Nations de Mashteuiatsh, Betsiamites, Essipit (alors regroupées sous Mamuitun) et de Nutashkuan. Ce processus de négociation vise à régler de façon définitive la question des revendications de droits ancestraux avec les Premières Nations. Les provinces sont invitées à y participer, notamment en raison de leurs compétences sur les terres et les ressources, mais les relations avec les Premières Nations relèvent de la loi fédérale (PR5.1D, p. 6).

En 2004, une entente de principe d'ordre général (EPOG) est signée entre les Premières Nations de Mamuitun et de Nutashkuan et les gouvernements du Québec et du Canada (DB5). Cette entente énonce des principes et une orientation générale qui serviront de base à la négociation d'un éventuel traité, sans toutefois imposer d'obligation légale aux parties en cause. Les grands principes définis ultérieurement dans le traité recevront une protection constitutionnelle. L'EPOG prévoit également la négociation de clauses et d'ententes administratives complémentaires détaillées afin de compléter l'entente finale (Secrétariat aux affaires autochtones, 2015).

Le territoire revendiqué par les Premières Nations est officiellement sous la juridiction du Québec et l'EPOG constitue une étape importante du processus de négociation. Le traité permettrait de préciser définitivement et de confirmer les droits ancestraux des Premières Nations visées par ces négociations (PR5.1D, p. 6). Présentement, les communautés d'Essipit et de Mashteuiatsh (ainsi que celle de Nutashkuan) sont représentées par le Regroupement Petapan dans le processus de la négociation territoriale qui se poursuit avec les gouvernements du Québec et du Canada sur la base de l'EPOG, en vue de la conclusion d'un traité (PR6D). La communauté de Pessamit, elle, s'est retirée des négociations en 2005, mais demeure cosignataire de l'EPOG de mars 2004 (DQ5.1, p. 1).

Les Innus de Pessamit ont exprimé, lors de l'audience du BAPE, leur désir de participer formellement aux suivis environnementaux ainsi qu'à la détermination des mesures d'atténuation ou de protection de l'environnement dans le cadre d'un projet (DM11, p. 13). Le thème de la participation des autochtones à la sphère de l'environnement est inclus dans le texte de l'EPOG.

L'EPOG prévoit également la création d'une instance de coordination de la participation (ICOP), afin de faciliter la participation réelle des Premières Nations et de leurs membres à la gestion du territoire, de l'environnement et des ressources naturelles convenue au traité. Pour le Secrétariat aux affaires autochtones, « comme l'entente finale n'est toujours pas conclue, par ce fait même, l'instance de coordination de la participation n'a pas été mise en

œuvre. Conséquemment, aucune recommandation n'a été formulée. Qui plus est, Pessamit ne participe plus aux processus de négociation » (DQE 1, p. 2).

- *La commission d'enquête constate que le thème de la consultation des communautés autochtones au regard des aspects environnementaux d'un projet proposé sur des territoires revendiqués par celles-ci fait partie des négociations actuelles entre les gouvernements du Québec et du Canada et les communautés innues.*

- *Avis – La commission d'enquête est d'avis que la communauté de Pessamit devrait être invitée à participer à un comité de suivi du Programme d'amélioration de la route 389 afin de permettre une implication plus directe de la communauté en conformité avec les principes participation et engagement et accès au savoir de la Loi sur le développement durable.*

## 4.3.2 La démarche de consultation dans le cadre du projet

Pour le ministère des Transports du Québec, lorsque le gouvernement du Québec a connaissance de l'existence potentielle d'un droit ancestral revendiqué (entre autres liés au territoire, par exemple, en ce qui concerne la chasse, la pêche et le piégeage), et qu'il envisage des actions susceptibles d'avoir un impact sur celui-ci, le MTQ se doit de prendre en considération les droits et les intérêts des autochtones et de consulter ces derniers et, s'il y a lieu, de les accommoder (M. Michel Bérubé, DT1, p. 23).

Selon le Secrétariat aux affaires autochtones, le gouvernement du Québec a mis en place des ressources afin de guider les différents ministères lorsqu'il y a nécessité d'organiser une consultation avec les groupes autochtones : le *Guide interne en matière de consultation des communautés autochtones*. Ce guide contient les balises qui orientent la manière dont le gouvernement du Québec s'acquitte de ses obligations d'information et de consultation auprès des communautés autochtones. Par l'organisation de la consultation, il cherche à connaître les préoccupations du groupe consulté afin d'en tenir compte et d'atténuer les impacts d'un projet ou d'une mesure sur les droits ancestraux revendiqués ou établis de ces groupes. Pour chaque consultation, les trois étapes sont : l'élaboration d'un processus de consultation adapté, la mise en œuvre de la consultation et, enfin, l'analyse de celle-ci (DQE 1, p. 1 et 2).

Le projet d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Manic-5 (B, D, E) étant sur un territoire revendiqué, le MTQ a amorcé la consultation avec la communauté en 2011. Le tableau 3 dresse le portrait des principales étapes de ce processus depuis le début du projet. Le MTQ s'est dit toujours ouvert à continuer d'échanger et à prendre en considération les commentaires ou les préoccupations que pourrait soulever la communauté de Pessamit (M. Michel Bérubé, DT1, p. 24 et 25).

**Tableau 3 L'historique de la démarche de consultation auprès de la communauté des Innus de Pessamit**

| Consultation type au MTQ | Consultations réalisées | Préoccupations soulevées |
|---|---|---|
| Mettre à la disposition du Conseil de bande tous les documents nécessaires.<br><br>Objectif : permettre aux élus de se familiariser avec le projet et de formuler leurs préoccupations. | De septembre 2011 à septembre 2013, le MTQ s'est adressé à six reprises par lettre au Conseil de bande de Pessamit pour l'inviter à assister à une présentation du Programme d'amélioration de la route 389. Le promoteur voulait informer le Conseil du bande sur le programme, recueillir les commentaires, connaître les attentes et les préoccupations, et établir des mécanismes de collaboration tout au long de la réalisation du programme.<br><br>Janvier et octobre 2013 : deux rencontres organisées par le MTQ en collaboration avec le Conseil de bande.<br><br>Novembre 2013 : journée portes ouvertes organisée par le MTQ en collaboration avec le Conseil de bande. | • Être consultés dès le début du projet.<br>• Inquiétudes en ce qui a trait aux impacts sur les activités des membres de la communauté (environnement et milieu humain).<br>• Souhait de participer à l'étude d'impact.<br>• Accès à la documentation.<br>• Revendications territoriales du territoire ancestral de la communauté, la consultation doit porter sur l'atteinte des droits revendiqués. |
| Le Conseil de bande fait connaître ses préoccupations dans un délai raisonnable. | Envoi de deux lettres par le MTQ pour recueillir les préoccupations du Conseil de bande à l'égard du projet. | • Souhait d'être considérés comme des partenaires dans le projet. |
| MTQ demeure ouvert et à l'écoute : demande des précisions sur les droits et intérêts revendiqués.<br><br>En absence de réponse des élus autochtones, le MTQ avise par lettre de la poursuite du projet. | Troisième lettre pour aviser que la consultation prendrait fin, faute de préoccupations énoncées par le Conseil de bande.<br><br>Tenue de deux rencontres, dont une activité d'information portes ouvertes, à Pessamit, à la demande du Conseil de bande.<br><br>Entre 2014 et 2015, différents échanges ont eu lieu avec la communauté. Ex. : Comité de suivi pour le respect des clauses d'embauche (sans lien avec le processus de consultation). | • Souhait de tenir une journée portes ouvertes dans la communauté.<br>• Emplois autochtones. |

Sources : DA11.1, p. 8, 10 et 11 ; M. Michel Bérubé, DT1, p. 24.

Un certain nombre de préoccupations énoncées lors des rencontres portes ouvertes et des rencontres avec le Conseil de bande font partie des thèmes abordés dans les négociations entre les gouvernements provincial et fédéral et les Innus, notamment la participation aux suivis environnementaux ainsi qu'à la détermination des mesures d'atténuation ou de protection de l'environnement dans le cadre d'un projet (M. Jean-Marie Picard, DT4, p. 9 et 12 ; DB5, chapitre 6). Les représentants de la communauté de Pessamit ont souligné à la commission « qu'information et consultation n'ont ni la même signification, ni la même portée ». (Conseil des Innus de Pessamit, DM11, p. 3).

Le Secrétariat aux Affaires autochtones note, quant à lui, que « l'information et la consultation ne sont pas des phases distinctes. Il s'agit plutôt de deux moyens différents que le gouvernement du Québec utilise afin de s'acquitter de son obligation de consulter » (DQ5.1).

- *La commission d'enquête constate que le ministère des Transports du Québec a informé la communauté innue de Pessamit à chaque étape de l'élaboration du projet.*

- *La commission d'enquête constate qu'il existe un écart entre les attentes de la communauté innue de Pessamit et les processus de consultation actuellement en vigueur, notamment en ce qui a trait à la participation et à l'intégration des résultats aux décisions.*

### 4.3.3 La clause spécifique d'emplois pour la communauté autochtone

Dans le cadre du Programme d'amélioration de la route 389, il existe une entente entre la direction régionale du MTQ et la communauté de Pessamit en ce qui a trait aux contrats réalisés sur le territoire revendiqué par la communauté. Cette entente inclut une clause d'embauche de main-d'œuvre autochtone. Celle-ci vise l'emploi de 20 % de main-d'œuvre autochtone sur les chantiers. Elle s'applique à tous les travaux effectués sur le territoire reconnu du Nitassinan, tant pour les tronçons assujettis que pour les tronçons non assujettis à la procédure. Les candidats doivent posséder les qualifications requises (carte de certification). Un surveillant de chantier comptabilise l'emploi des autochtones de façon régulière. Des rencontres sont organisées avec la communauté pour effectuer le suivi des listes de personnes qui sont qualifiées. L'objectif d'embauche de 20 % de main-d'œuvre autochtone est une obligation contractuelle. Si cette obligation n'est pas remplie par les entrepreneurs, le MTQ pourrait considérer la situation comme une rupture de contrat (DA19, p. 12 ; DQ15.1, p. 1 et 2 ; DQ16.1 ; M. Michel Bérubé, DT1, p. 54 et 55).

- *La commission d'enquête constate que la communauté innue de Pessamit et le ministère des Transports du Québec ont convenu d'une clause d'embauche de main-d'œuvre autochtone pour l'ensemble des travaux du Programme d'amélioration de la route 389 réalisés dans le Nitassinan de cette communauté.*

## 4.4 Les milieux humides et hydriques

Durant la phase de construction du projet, les milieux humides peuvent être affectés par les travaux d'arpentage, de déboisement et d'aménagement des voies d'accès. Ils peuvent aussi être touchés lors de la phase d'exploitation par les travaux d'entretien de la route et de son emprise (PR3.1D, p. 8.10 et 8.11). Les impacts appréhendés sur l'habitat du poisson durant la phase de construction sont liés à l'empiétement des remblais dans des cours d'eau, à l'aménagement des ponceaux et à la mise en suspension de particules fines. La réalisation des travaux en période de montaison pourrait également entraver la libre

circulation du poisson vers des sites de fraie. Pendant l'exploitation, le principal impact appréhendé est lié à la perte d'habitat (PR3.1D, p. 8.16 et 8.17).

Pour les tronçons D et E, le promoteur précise que les caractérisations des milieux humides et de l'habitat du poisson ont été réalisées pour les segments assujettis et non assujettis à la procédure de l'article 31.1 de la LQE (M^me^ Sylvie Tanguay, DT3, p. 73 ; PR3.1D, p. 3.16 ; PR3.1E, p. 33 à 38). Pour le tronçon B, étant donné qu'il n'est pas divisé en segments, la caractérisation couvre l'ensemble de la zone d'étude.

Comme mentionné précédemment dans le rapport, précisons que le promoteur n'a pas présenté les données de la même façon d'une étude à l'autre. À titre d'exemple, pour un tronçon, le nombre de milieux humides touchés est présenté alors que, pour un autre tronçon, cette information n'est pas disponible.

En ce qui a trait aux milieux humides, le promoteur a réalisé une cartographie qui a été validée par des visites de terrain. De plus, une évaluation de la valeur écologique des milieux humides a été faite (PR3.1B, p. 33 à 39 ; PR3.1D, p. 3.15 et 3.18 ; PR3.1E, p. 33 à 38). Pour le tronçon B, 56 milieux humides ont été identifiés dans la zone d'étude. Ce sont principalement des marais, des marécages arbustifs et des marécages arborescents, dont plusieurs possèdent une portion de tourbière (PR3.1B, p. 34). Dans la zone d'étude du tronçon D, la superficie de milieux humides a été évaluée à 579 ha (PR3.1D, p. 3.16). Quant au tronçon E, 441 milieux humides couvrent une superficie de 203 ha. Certains d'entre eux sont déjà perturbés, selon le promoteur (PR3.1E, p. 35).

À propos des milieux hydriques, l'omble de fontaine est l'espèce la plus répandue dans les tronçons B, D et E. Cette espèce est à la fois un indicateur de la qualité de l'habitat et de l eau sur le plan faunique et un produit d'appel sur le plan touristique (PR3.1B, p. 53 et 54 ; PR3.1D, p. 3.24 et 8.14 ; PR8.1E, p. 17). Pour le tronçon B, une visite des 25 cours d'eau traversés par l'une ou l'autre des variantes de la route projetée a été effectuée afin que le potentiel d'habitat pour la faune aquatique en soit évalué. Parmi les 25 cours d'eau, seize étaient intermittents. Les neuf autres cours d'eau ainsi que quatre lacs ont fait l'objet d'une caractérisation plus exhaustive afin que leurs composantes physiques soient décrites. La présence de poissons est jugée probable dans six des neuf cours d'eau ainsi que dans les quatre lacs (PR3.1B, p. 52 et annexe 6, p. 18). Certains ponceaux actuels sur la route ne permettent pas au poisson de circuler librement. Les travaux permettront de corriger cette situation dans les cours d'eau où la présence de l'omble de fontaine a été confirmée (PR3.1B, p. 55). Quant au tronçon D, 105 cours d'eau et plans d'eau ont été identifiés dans les segments assujettis. La valeur de l'habitat des salmonidés y a été évaluée. Seul un ruisseau recèle un habitat pour les salmonidés de qualité « excellente » (PR3.1D, p. 3.26 et 3.33). Parmi les 105 cours d'eau identifiés dans la zone d'étude du tronçon E, onze sont des habitats confirmés du poisson, alors que 31 sont des habitats potentiels (PR8.1E, p. 19).

Bien qu'une caractérisation détaillée des milieux humides et hydriques susceptibles d'être touchés ait été faite sur l'ensemble des segments des tronçons D et E, l'évaluation des impacts a été réalisée seulement pour les segments assujettis. Étant donné que l'approche

préconisée par le promoteur consistant à fragmenter le projet en tronçons et en segments fait intervenir plusieurs régimes d'autorisation, les impacts sur ces milieux ne sont pas évalués de la même façon, selon le type d'assujettissement appliqué, comme mentionné précédemment dans le rapport. En effet, cette approche rend problématique la prise en compte des impacts cumulatifs par les différentes instances concernées.

Selon le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC), des discussions ont été entamées avec le promoteur afin que les segments non assujettis à la procédure de l'article 31.1 de la LQE soient inclus dans l'analyse des impacts sur les milieux humides, y compris les tronçons A et C (M[me] Valérie Saint-Amant, DT1, p. 36 et DT3, p. 69). De plus, le Ministère a demandé au promoteur de réaliser un document synthèse permettant de mieux évaluer les impacts des travaux prévus dans les tronçons B, D et E sur les milieux humides, car les trois études d'impact ont été faites de façon différente. Le Ministère souligne qu'effectivement, l'évaluation des impacts du projet sur les milieux humides s'avère très difficile en raison du manque d'homogénéité entre les études réalisées. Il souhaite également que le promoteur fasse une démonstration claire des efforts d'évitement et de réduction des impacts sur les milieux humides (M[me] Valérie Saint-Amant, DT3, p. 68 et 69). Le promoteur mentionne, quant à lui, que bien qu'un effort d'évitement ait été fait lors de l'élaboration des variantes de tracé, le projet ne peut pas éviter complètement les milieux humides, car ils sont abondants sur le territoire (PR5.1E, p. 54).

### 4.4.1 L'estimation des pertes de milieux humides et hydriques

À défaut d'avoir des données uniformes sur les pertes anticipées de milieux humides et hydriques pour l'ensemble des interventions du Programme d'amélioration de la route 389, une estimation préliminaire a été présentée par le promoteur pour les segments assujettis à la procédure de l'article 31.1 des tronçons B, D et E.

Le promoteur mentionne qu'au moment de la planification détaillée des projets, « une optimisation des tracés sera effectuée pour tenter de réduire les empiétements dans les milieux humides, notamment ceux dont la valeur écologique est élevée » (DQ6.1, p. 1). Au total, pour les segments assujettis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, des pertes d'environ 23 ha seraient à prévoir (tableau 4).

**Tableau 4 L'estimation des pertes de milieux humides pour les segments assujettis à la procédure sur les tronçons B, D et E**

| Tronçon | Superficie de milieux humides affectés (ha) | Superficie de milieux humides affectés selon la valeur écologique (ha) | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Faible | Moyenne | Élevée |
| B | 4,65 | 0,30 | 2,63 | 1,72 |
| D | 9,20 | 0,23 | 3,39 | 5,58 |
| E | 9,60 | 4,10 | 4,30 | 1,20 |
| **Total** | **23,45** | **4,63** | **10,32** | **8,50** |

Source : DQ6.1, p. 2

Pour le tronçon B, le promoteur évalue qu'environ 4,65 ha de milieux humides seraient touchés par la réalisation des travaux (PR5.1B, p. 20). Quelque 74 milieux humides seraient susceptibles d'être affectés dans le tronçon D. Parmi les milieux touchés, 31 auraient une valeur écologique élevée. L'impact est évalué comme étant moyen et équivaudrait à une perte ou à la modification de 9,20 ha de milieux humides, dont 5,58 ha ont une valeur écologique élevée (PR3.1D, p. 3.21 et 8.13 ; PR5.2.1D, p. 8).

En ce qui a trait au tronçon E, et contrairement aux études d'impact réalisées sur les autres tronçons à l'étude, la phase de construction a été exclue de l'évaluation des impacts du projet sur les milieux humides. Le promoteur évalue par contre que 9,60 ha de milieux humides seraient touchés par les travaux durant la phase d'exploitation. Parmi ces milieux, 1,20 ha aurait une valeur écologique élevée, alors qu'une valeur moyenne aurait été attribuée à 4,30 ha (PR3.1E, p. 131, 150 et 151).

Quant aux milieux hydriques, le promoteur évalue qu'environ 1,2 ha d'habitat aquatique serait perdu en raison de la mise en place des ponceaux dans le tronçon B (PR3.1B, p. 193). Pour le tronçon D, les segments de la route projetée comptent 122 ponceaux, dont 70 ont comme unique fonction le drainage de la route, alors que 52 sont associés à des cours d'eau. Parmi les cours d'eau à traverser, un seul est considéré comme étant vulnérable et un autre est considéré comme étant très vulnérable par le promoteur. De plus, ce dernier précise que l'estimation des gains et des pertes d'habitats sera précisée lors de l'étape de la conception détaillée de chaque segment du tronçon D (PR3.1D, p. 6.10, 8.14 et 8.17).

Le long du tronçon E, 29 cours d'eau devraient être traversés. Par contre, selon l'évaluation du promoteur, la libre circulation du poisson serait maintenue seulement pour huit cours d'eau, car des obstacles infranchissables auraient été identifiés dans les autres cours d'eau (PR8.1E, p. 24 et annexe E). Le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP) souligne que la libre circulation du poisson s'avère une obligation légale pour toute installation de ponceaux dans un cours d'eau en vertu de l'article 26 du *Règlement sur les normes d'intervention dans les forêts du domaine de l'État* et de l'article 34 du *Règlement sur les habitats fauniques*, et ce, qu'il y ait présence ou non du poisson. Il précise également que la documentation déposée par le promoteur ne permet pas de conclure hors de tout doute que les obstacles observés sont infranchissables. Le Ministère ajoute que, lorsqu'il y a présence d'espèces indésirables, il ne souhaite pas que le plan d'eau en amont de l'ouvrage soit accessible à ces espèces, afin d'éviter la colonisation de ces habitats. De plus, l'information sur l'inventaire des espèces dans chacune des traverses ne serait pas disponible. Il s'avère « donc impossible de porter un jugement individuel pour chaque traverse présentée dans l'étude d'impact » (DQ8.1, p. 1 et 2).

Une estimation préliminaire des pertes d'habitat du poisson a été réalisée pour tous les types de segments du tronçon E. Elle démontre qu'environ 4 123 m² (0,41 ha) d'habitat seraient perdus, dont 2 367 m² (0,24 ha) dans des cours d'eau de grand intérêt. Pour les segments assujettis, les pertes permanentes seraient de 3 097 m² (0,31 ha), dont 1 340 m² (0,13 ha) dans les cours d'eau de grand intérêt. Le promoteur précise que, dès la conception

de l'étude du tronçon E, les différents tracés ont été conçus pour que soient évités, si possible, les lacs longeant la route (PR3.1E, p. 120 et 155 ; PR8.1E, p. 27 et 28).

### 4.4.2 Les mesures de compensation

Pour l'ensemble des tronçons du Programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont, le promoteur s'engage à compenser les pertes d'habitat du poisson et des milieux humides, bien qu'aucune entente n'ait été établie formellement avec les autorités responsables (M[me] Sylvie Tanguay, DT3, p. 55 ; M[me] Valérie Saint-Amant, DT3, p. 69 ; PR3.1E, p. 157). Il précise que le plan de compensation devrait être préparé pour que le projet soit conforme à la *Loi concernant des mesures de compensation pour la réalisation de projets affectant un milieu humide ou hydrique* (RLRQ, c. M-11.4). Par conséquent, les mesures devraient viser la restauration, la création, la protection ou la valorisation écologique de milieux humides, hydriques ou terrestres, dans ce dernier cas, à proximité d'un milieu humide (PR3.1D, p. 8.13).

Le promoteur prévoit réaliser des projets régionaux afin de compenser les pertes réelles encourues de milieux humides et d'habitat du poisson. Si ces projets s'avèrent insuffisants, un projet global de compensation serait réalisé en tenant compte de la sommation des superficies affectées pour l'ensemble des cinq tronçons du Programme d'amélioration de la route 389 (PR3.2B, p. 39).

En ce qui a trait plus particulièrement aux milieux humides, le MDDELCC rappelle l'importance de la séquence d'atténuation. Des efforts d'évitement devraient être faits et des mesures visant à réduire les impacts sur ces milieux devraient être mises en place avant toute éventuelle compensation. Comme mentionné précédemment, selon le Ministère, la documentation déposée dans le cadre des études d'impact ne permet pas de conclure précisément sur les mesures d'évitement et de réduction des impacts mises en place. Dans l'éventualité où il y aurait des pertes de superficies résiduelles à la suite de l'application des étapes d'évitement et de réduction des impacts, le Ministère pourrait exiger du promoteur des mesures visant notamment la restauration, la création, la protection ou la valorisation écologique d'un milieu humide. Ces compensations viseraient à contrebalancer la perte des services écologiques qui ne seront plus rendus par les milieux humides touchés. De plus, les milieux humides perturbés indirectement sont considérés au même titre que les milieux pour lesquels une perte permanente de rôle écologique a été observée (DQ7.1, p. 1 et 2 ; M[me] Valérie Saint-Amant, DT3, p. 69). Le MDDELCC souligne que « chaque projet est évalué au cas par cas, tant pour les pertes que pour les projets de compensation » (DQ7.1, p. 2).

En ce qui concerne les milieux hydriques, le promoteur prévoit que la mise en place de nouveaux ponceaux ainsi que le démantèlement de certains des ponceaux existants amélioreront la circulation du poisson. De plus, bien qu'aucune estimation des superficies n'ait été faite, des travaux de restauration seraient réalisés dans le lit des cours d'eau et sur les bandes riveraines à proximité des ponceaux abandonnés. Selon le promoteur, dans l'éventualité où les superficies restaurées d'habitat du poisson seraient inférieures aux superficies perdues, la compensation s'appliquerait (PR3.1D, p. 8.19 ; PR3.1E, p. 157 et 158).

Aucune concertation entre Pêches et Océans Canada et le MFFP n'a été réalisée en ce qui a trait aux impacts appréhendés du projet sur l'habitat du poisson ni aux mesures d'atténuation ou de compensation à mettre en place, le cas échéant. Le MFFP souligne que les deux instances n'évaluent pas la compensation des habitats de la même façon. Le Ministère demande des superficies d'habitat comme mesure de compensation pour des pertes encourues, alors qu'au fédéral, l'évaluation serait faite sur la base de la valeur de productivité de poisson (M[me] Marjolaine Bessette, DT3, p. 56 à 59). Le MFFP ajoute que « l'habitat de remplacement doit être de superficie égale ou supérieure à l'habitat perdu et assurer les mêmes fonctions équivalentes du cycle vital de l'espèce, tels que sites de fraie, aires d'alevinage, d'alimentation ou de migration » (DQ8.1, p. 2).

Le promoteur entend réaliser un suivi environnemental des compensations de l'habitat du poisson et des milieux humides. Il indique que les modalités de ce suivi seraient précisées ultérieurement. Pour l'habitat du poisson, le promoteur précise par contre que la durée du suivi devrait être de 24 mois. De plus, il devrait comporter deux volets, dont le suivi de l'intégrité des aménagements et l'utilisation des habitats par les poissons (PR3.1E, p. 201 ; PR3.1B, p. 207 ; PR3.1D, p. 9.3). Le MFFP souligne que le suivi des compensations de l'habitat du poisson devrait être effectué aux années 1, 3 et 5 après l'aménagement du projet (DQ8.1, p. 2). À propos des milieux humides, le MDDELCC mentionne qu'un suivi serait effectivement nécessaire (DQ7.1, p. 3).

- *Bien que la caractérisation de l'habitat du poisson et des milieux humides couvre l'ensemble des segments des tronçons à l'étude, la commission d'enquête constate que l'évaluation des impacts des travaux sur ces milieux a été réalisée seulement pour les segments assujettis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.*

- ***Avis** – La commission d'enquête note l'absence d'une synthèse de l'évaluation des impacts sur les milieux humides et hydriques précisant les efforts mis en place afin d'éviter ces milieux ainsi que d'un programme de compensation pour les pertes de milieux humides et d'habitat du poisson pour tous les tronçons et segments touchés par le Programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont. Elle est d'avis que cela a rendu problématique la prise en compte des impacts cumulatifs par les différentes instances concernées, au regard des principes* respect de la capacité de support des écosystèmes, accès au savoir *ainsi que* participation et engagement.

- ***Avis** – Étant donné la disparité des données fournies, la commission d'enquête est d'avis que le promoteur devrait déposer une synthèse de l'évaluation des impacts sur les milieux humides et hydriques, et ce, pour tous les tronçons et segments touchés par le Programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont. Cette évaluation devrait démontrer, à la satisfaction du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques ainsi que du ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs, que toutes les mesures mises en place par le promoteur sont adéquates afin d'éviter ces milieux, de réduire les impacts sur ceux-ci et de permettre la libre circulation du poisson.*

- ***Avis*** *– Étant donné les différents régimes d'autorisation applicables, la commission d'enquête est d'avis que le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques devrait s'assurer qu'une approche de partenariat et de coopération soit mise en place avec le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs et avec Pêches et Océans Canada afin que leur expertise puisse bonifier l'évaluation des impacts des travaux du Programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont sur les milieux humides et l'habitat du poisson. La mise en place de cette approche permettrait de bonifier l'analyse environnementale et de prendre en compte les impacts cumulatifs du projet.*

- ***Avis*** *– La commission d'enquête est d'avis qu'à la suite de la démonstration des efforts d'évitement et de réduction des impacts mis en place, le promoteur devrait déposer au ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques et au ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs, un programme de compensation pour les pertes de milieux humides et de l'habitat du poisson engendrées par les travaux du Programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont, et ce, avant une éventuelle autorisation du projet à l'étude.*

- ***Avis*** *– La commission d'enquête est d'avis que le programme de compensation pour les pertes de milieux humides et de l'habitat du poisson engendrées par les travaux du Programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont devrait prévoir un suivi environnemental. La durée et les modalités de ce suivi devraient permettre d'évaluer l'efficacité des mesures de compensation mises en place afin qu'aucune perte nette ne soit observée. Le programme de compensation et les résultats du suivi environnemental devraient être rendus publics, au regard des principes* participation et engagement *et* accès au savoir.

## 4.5 Les espèces floristiques à statut particulier

Trois espèces floristiques à statut particulier seraient susceptibles d'être touchées par les projets d'amélioration des tronçons B, D et E : l'utriculaire à scapes géminés, l'hudsonie tomenteuse et le carex des glaces (PR3.2B, p. 16 ; PR3.3D, p. 2.8 ; PR3.2E, p. 30).

Le MDDELCC mentionne que les décisions prises en ce qui a trait aux mesures de mitigation dépendent des caractéristiques écologiques des espèces concernées. En ce qui a trait à l'utriculaire à scapes géminés, à l'hudsonie tomenteuse et au carex des glaces, le Ministère ne demanderait pas de revoir le tracé, mais plutôt de relocaliser les individus touchés. Conséquemment, des inventaires exhaustifs des habitats potentiels de ces trois espèces sont exigés uniquement au moment de la demande du certificat d'autorisation, alors que les détails du tracé sont précisés (DQ11.1 et DQ11.3). Par contre, le 9 novembre 2015, le MTQ informait la commission d'enquête que les inventaires exhaustifs étaient complétés et qu'aucune espèce floristique à statut particulier n'avait été observée dans les habitats ciblés potentiellement touchés par le projet (DQ1.1, p. 3 ; DQ1.2.1 ; DQ1.2.2 ; DQ1.2.3).

## 4.6 La fragmentation du territoire et la faune terrestre

À l'échelle d'une population animale, la présence d'une route peut avoir des effets à divers égards. Elle peut amener 1) une perte d'habitats, 2) une mortalité accrue attribuable aux collisions, 3) une difficulté d'accès à certaines ressources et 4) une division au sein d'une population (Jaeger *et al.*, 2005, p. 330). Les conséquences tangibles de la réduction de la connectivité peuvent apparaître après plusieurs années, voire des décennies. La taille de la population aurait alors déjà décliné et sa variation dans le temps serait plus prononcée ; la population devient vulnérable (Jaeger, 2012, p. 86).

Les espèces les plus vulnérables à la fragmentation du territoire par les routes sont celles qui évitent les habitats en bordure des routes, les espèces rares ou peu mobiles et les espèces à grands domaines vitaux, à faibles taux de reproduction et à faibles densités naturelles (Bourgeois *et al.*, 2005 p. 6 ; Fahrig et Rytwinski, 2009, p. 12). L'ampleur de l'impact dépend des caractéristiques de la route (largeur, densité du trafic, etc.) et de l'espèce concernée (comportement, sensibilité) (Jaeger *et al.*, 2005, p. 331 ; Robinson *et al.*, 2010, p. 63).

Le projet d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Manic-5 aura comme principales conséquences directes une augmentation des nuisances en période de construction (bruit, trafic, aires de travail, etc.), une augmentation de la largeur de l'emprise de certaines portions de la route (accotements, voies de refuge, etc.) et un accroissement du trafic et des vitesses en période d'exploitation (DQ1.1, p. 2 et 4 ; Robinson *et al.*, 2010, p. 62). Les conséquences indirectes relèvent d'une plus grande accessibilité au territoire. Selon l'Équipe de rétablissement du caribou forestier :

> Les routes ont des effets sur la faune qui sont difficiles à discerner des autres sources de dérangements anthropiques puisqu'elles présentent des effets potentiellement synergiques avec les autres sources d'anthropisation. De ce fait, l'effet des routes est souvent additif et cumulé avec d'autres formes de développement industriel.
> (Équipe de rétablissement du caribou forestier, p. 43)

Une revégétalisation des tronçons abandonnés prévue par le promoteur permettrait d'amenuiser l'impact de ces facteurs de fragmentation. Le total des surfaces qui serait ainsi végétalisé est estimé à 32,1 ha (DA1, p. 37 ; M. André Bernatchez, DT3, p. 2).

Notons que, entre les kilomètres 0 et 4, là où passe actuellement un chemin destiné aux véhicules tout-terrain, le promoteur envisage de construire une nouvelle route d'une largeur d'emprise de 35 m (DQ1.1, p. 2 ; M. Claude Martel, DT5, p. 11) (figure 2). L'ancien tronçon serait toutefois maintenu (M. André Bernatchez, DT1, p. 20). Le 0-4 km est la portion de la route 389 qui connaît l'un des plus forts débits de circulation (DA2, p. 4 et 5). On y retrouve des travailleurs des secteurs de l'énergie et de l'industrie forestière, des résidents permanents, des villégiateurs et des touristes (M. André Bernatchez, DT1, p. 14 ; DA1, p. 3).

Dans la région concernée par les trois tronçons à l'étude, plusieurs espèces appartenant à la petite faune sont susceptibles d'être présentes aux abords de la route 389. Parmi celles-ci, on trouve quelques espèces à statut particulier telles que le campagnol des rochers, le campagnol lemming de Cooper et la belette pygmée (PR3.1B, p. 42 et 58 ; PR3.3D, p. 2.9 ; PR3.2E, p. 30).

Le promoteur mentionne qu'il n'y a pas de problématique qui justifierait l'aménagement de passages spécifiques pour la petite faune (M[me] Sylvie Tanguay, DT1, p. 43). De son côté, le MFFP juge que les travaux anticipés augmenteront, dans les nouvelles emprises, la fragmentation des habitats pour la petite faune, soit les petits mammifères, les amphibiens et les reptiles. Cette fragmentation est toutefois jugée « marginale » par le Ministère (DQ3.1, p. 2 ; DQ3.2, p. 1).

Le promoteur soutient que les ponceaux pourraient permettre d'améliorer la connectivité des habitats pour les petits mammifères (M[me] Sylvie Tanguay, DT1, p. 43). Le MFFP doute toutefois que ceux-ci puissent convenir à la petite faune, tout particulièrement en période de crues. Il rappelle que des passages conçus spécifiquement pour la faune terrestre ont été aménagés dans le cadre d'un projet expérimental pour la route 175, dans la réserve faunique des Laurentides, et que plusieurs espèces ont effectivement emprunté ces corridors (DQ3.1, p. 2 ; Bédard *et al.*, 2012).

Plusieurs grands mammifères sont également susceptibles d'être présents à proximité de la route 389. Notons la présence de l'orignal, de l'ours noir, du cougar de l'Est, du lynx du Canada, du loup gris, du coyote et du caribou forestier (PR3.1B, p. 41 ; PR3.2B, p. 16 ; PR3.1D, p. 3.47 ; PR3.1E, p. 48 ; PR3.2E, p. 28).

Le promoteur considère que la route 389 n'est pas problématique en ce qui a trait aux collisions avec la grande faune (M. André Bernatchez, DT1, p. 43). Il mentionne que, sur la Côte-Nord, seulement 3 % des accidents auraient impliqué un orignal ou un ours, toutes routes confondues (PR5.1B, p. 13). Dans son étude d'impact du tronçon D, il souligne toutefois que, entre Manic-2 et un peu au nord de Manic-3, 10 % des accidents sont causés par des collisions avec des animaux (PR3.1D, p. 3.100).

Pour sa part, le MDDELCC souligne qu'au cours de son analyse, la nécessité de mettre en place des passages fauniques pour la grande faune n'est pas apparue comme un enjeu du projet (M[me] Valérie Saint-Amant, DT1, p. 45).

Au cours des dix dernières années (2005 à 2015), le MFFP a comptabilisé un total de 45 collisions avec la grande faune le long de la route 389, dont 34 entre 2009 et 2013 (DB1). Ces accidents impliquaient des caribous, des orignaux et des ours noirs. Selon la source consultée, le Ministère rapporte deux ou trois incidents impliquant six ou sept caribous, entre 2012 et 2014 (DB1 ; DB2, p. 26). Il souligne que certains incidents ne lui sont toutefois pas rapportés. Le MFFP alimente sa banque de données en consultant le MTQ ainsi que la Sûreté du Québec et la Société de l'assurance automobile du Québec (M[me] Sandra Heppell,

DT1, p. 46 ; DQ6.1, p. 2). En 2014, le MTQ a recensé, pour sa part, 24 accidents entre 2009 et 2013 sur la route 389. Ces événements n'auraient impliqué que l'orignal et l'ours noir. Selon la méthodologie utilisée par le MTQ, ces données représentent seulement les accidents ayant fait l'objet d'une déclaration auprès de la Sûreté du Québec (PR5.1B, p. 13 ; DQ6.1, p. 2). En 2015, dans le cadre de la présente audience et à la suite d'une communication avec le MFFP, le MTQ a cependant révisé ses données, pour un total de 47 collisions survenues entre 2005 et 2014, dont 20 entre 2009 et 2013 (DQ6.1, p. 4). Ce nouveau décompte n'impliquait que l'orignal, l'ours et le loup. Aucune collision avec le caribou n'a été notée. Toutefois, le MTQ a mentionné que deux collisions avec le caribou forestier, n'ayant pas fait l'objet d'un rapport à la Sûreté du Québec, lui ont été rapportées par le MFFP. Ces deux incidents ont impliqué six caribous (DB1 ; DQ6.1, p. 2). Il est à noter qu'au-delà des totaux présentés, les données brutes présentées par les ministères diffèrent grandement d'une analyse à l'autre, impliquant chaque fois des espèces et des nombres de collisions par année très différents.

Selon le MTQ, il n'existe pas de secteur plus à risque de collisions avec la grande faune sur la route 389, entre Baie-Comeau et Fermont. Le nombre de collisions serait simplement plus élevé dans les portions de route où le débit de circulation est plus important. L'orignal est l'espèce la plus à risque, avec un bilan de 40 collisions sur les 47 recensées au cours des dix dernières années (DQ6.1, p. 3 ; PR5.1B, p. 13). Dans son étude d'impact du tronçon B, le promoteur mentionne également que, lors des activités d'inventaire de la faune terrestre, une utilisation importante du territoire par l'orignal a été observée. Selon lui, la mise en place de la nouvelle infrastructure pourrait augmenter les risques de collision avec cette espèce (PR3.1B, p. 207). Certains participants aux rencontres d'information et de consultation et aux journées portes ouvertes organisées par le MTQ antérieurement à la présente audience ont suggéré de mettre en place une signalisation et des clôtures pour empêcher les orignaux de pénétrer sur la route dans les secteurs plus fréquentés, selon eux, par ces grands ongulés, soit entre les kilomètres 110 et 115 ainsi qu'au kilomètre 240 (tronçon E) (PR3.3D, p. 3.2). En ce qui a trait au caribou, le MFFP précise que les incidents se sont tous produits dans une section spécifique de 15 km$^2$, au nord de Manic-5, où les débits sont parmi les plus faibles de la route 389 (M$^{me}$ Sandra Heppell, DT1, p. 47 ; DA2, p. 4 et 5).

Le promoteur propose quelques mesures de mitigation visant à réduire tout particulièrement les risques de collision avec la grande faune sur le tronçon B. Il prévoit une gestion des sels de déglaçage, du drainage et de la végétation en bordure de la route réaménagée afin de réduire la présence de mares salines et d'une végétation qui pourrait attirer l'orignal (PR5.1B, p. 14). Il a également mentionné vouloir effectuer un suivi sur 24 mois relativement au comportement de l'orignal dans le secteur et identifier les sections plus à risque de collision. Au besoin, des mesures de réduction des risques de collisions pourraient être mises en place (PR3.1B, p. 207). Par ailleurs, un suivi de la reprise forestière et un contrôle de l'enfeuillement sont envisagés par le MTQ afin que les orignaux ne soient pas attirés à la hauteur du tronçon E (PR3.1E, p. 201).

- *La commission d'enquête constate que les répercussions des travaux envisagés par le ministère des Transports du Québec dans le cadre du projet d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Manic-5 auraient un impact marginal sur la fragmentation du territoire pour la petite faune.*

- *La commission d'enquête constate qu'il est difficile d'obtenir des données uniformes quant aux collisions avec la grande faune survenues sur la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont. La disparité des données serait attribuable à un manque de cohésion et de communication entre les différents acteurs du milieu ainsi qu'avec les utilisateurs du territoire.*

- ***Avis*** *– En vertu des principes de préservation de la biodiversité et de santé et qualité de vie, la commission d'enquête est d'avis qu'une signalisation incitative appropriée devrait être mise en place afin d'encourager les utilisateurs de la route à signaler la présence de grande faune aux abords de la route 389. Cela permettrait d'enrichir la banque de données du ministère des Transports du Québec et du ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs et favoriserait une collaboration avec les utilisateurs, visant l'amélioration de la sécurité de la route.*

- ***Avis*** *– En vertu des principes préservation de la biodiversité et santé et qualité de vie, la commission d'enquête est d'avis que le ministère des Transports du Québec, de concert avec le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs et les autres instances concernées, devrait centraliser les données sur la présence de la grande faune aux abords de la route 389 afin d'obtenir des données uniformes et de baser les décisions d'aménagement du territoire sur des données justes et fiables.*

### 4.6.1 La présence du caribou forestier

En 2005, le caribou des bois, écotype forestier, se voyait octroyer le statut d'espèce vulnérable par le gouvernement du Québec en vertu de la *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables* (RLRQ, c. E-12.01). Au Canada, la population boréale du caribou des bois est désignée espèce menacée depuis 2003 en vertu de la *Loi sur les espèces en péril* (L.C. 2002, ch. 29) (Équipe de rétablissement du caribou forestier, 2013, p. 2). Les représentants de la communauté de Pessamit soulignent que le caribou (*Aiik*) fait partie intégrante de la culture et de l'identité des membres de la Première Nation des Innus (DM11, p. 9).

Depuis le milieu du XIX^e^ siècle, l'aire de répartition du caribou forestier a régressé de 40 % (Basille *et al.*, 2011, p. 46). Au début du XVIII^e^ siècle, le cervidé occupait le nord-est des États-Unis, le sud du Québec et les provinces maritimes. Depuis, il s'est replié vers des territoires plus nordiques. Au Québec, on trouve maintenant le caribou forestier à l'intérieur d'une bande de 500 km de largeur, de l'Ontario jusqu'au Labrador, entre le 49^e^ et le 55^e^ degré nord (Équipe de rétablissement du caribou forestier, 2013, p. 1, 2 et 5).

Les principaux facteurs qui expliqueraient le déclin des populations de caribou forestier au cours des 150 dernières années sont la perte d'habitats, la prédation accrue par le loup gris et l'ours noir ainsi que la chasse excessive (*Ibid.*, p. 1 et 2).

Les caribous forestiers ont besoin de grands espaces, idéalement non fragmentés, pour réaliser la totalité de leurs activités saisonnières (Prescott *et al.*, 2013, p. 229 à 231). Aussi, les risques de déclin de l'espèce augmentent avec le taux de perturbation de son habitat. Selon Environnement Canada, un seuil maximal de 35 % de perturbation devrait être toléré afin d'aider au « maintien d'une population autosuffisante de caribous en forêt boréale aménagée » (Équipe de rétablissement du caribou forestier, 2012, p. 29, 30 et 35 ; DB2, p. 23). Le caribou forestier est donc très sensible aux perturbations anthropiques, telles que les coupes, les routes, les voies ferrées ou les infrastructures industrielles et récréotouristiques (Équipe de rétablissement du caribou forestier, p. 32 et 41).

Selon le MFFP, le caribou forestier a tendance à éviter les routes. Cet évitement serait exacerbé par la présence de coupes forestières, de chemins et d'activités de villégiature. Une augmentation de la densité des routes mènerait tout de même une augmentation du taux de traversées effectuées par l'espèce. Contrairement à d'autres espèces, pour le caribou, l'efficacité des passages fauniques n'aurait jamais été démontrée (DB2, p. 17, 19 et 25). Par ailleurs, « la conservation des populations de caribous au sein de territoires aménagés exige non seulement de maintenir des habitats favorables, mais aussi de considérer [...] la connectivité entre ces habitats » (Équipe de rétablissement du caribou forestier, 2012, p. 34).

La présence de routes facilite également, pour les prédateurs et les chasseurs, l'accès au territoire et aux hardes à haut risque d'extinction (DB2, p. 17, 19 et 25). Selon le MFFP, les mécanismes en jeu dans le déclin du caribou reposent sur :

> [...] le fait que les perturbations de l'habitat, en particulier le réseau forestier, entraînent un rajeunissement de la forêt. Ce rajeunissement rend la forêt plus propice à l'orignal ainsi qu'au loup et à l'ours, deux prédateurs du caribou. L'abondance accrue des prédateurs induit une augmentation de la prédation sur le caribou, une espèce peu productive qui supporte difficilement une prédation excessive.
> De plus, le déploiement du réseau routier facilite l'accès aux hardes de caribous autant pour les prédateurs que pour les usagers du territoire, ce qui augmente les risques de prédation, de prélèvements illégaux et de dérangement. Cette situation peut entraîner, à long terme, l'extinction locale du caribou, là où le taux de perturbation est élevé. (DQ18.1, p. 1 et 2)

Les tronçons D et E de la route 389 sont situés à l'intérieur des limites de l'aire de répartition du caribou forestier. Seul le tronçon E se situe dans l'aire d'application, zone sud, du Plan de rétablissement 2013-2023 ainsi que dans l'aire d'application du Plan d'aménagement du caribou forestier 2005-2012 (figure 5) (PR3.1D, p. 3-54 ; DA3.3 ; DB2, p. 24). Les inventaires utilisés par le promoteur pour son étude d'impact ont été réalisés par le ministère des Ressources naturelles et de la Faune[1], entre 1999 et 2014. Ces inventaires chevauchent partiellement la zone d'étude et suggèrent que le caribou forestier serait présent en plus grand nombre au nord de Manic-5 (PR3.1E, p. 18 et annexe 2, p. 11 à 13). Le MFFP souligne qu'en mars 2015, un survol des massifs réalisés situés à la hauteur du tronçon E,

1. Devenu depuis le ministère des Ressources naturelles, puis ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs.

dans une zone de 30 km de part et d'autre de la route 389, a toutefois permis de recenser 43 caribous répartis en sept groupes (DEQ10 1, p. 2). Selon ce ministère :

> La matrice d'habitat dans laquelle s'inscrit la route 389 entre la kilométrie 1[20] (limite sud de l'aire de répartition du caribou) et la kilométrie 215 (barrage Manic-5) [tronçon E] est extrêmement perturbée au point où la persistance du caribou est peu probable à long terme. De plus, la situation du taux de perturbation devrait s'aggraver dans les prochaines années avec la progression des perturbations de l'habitat, principalement des coupes forestières. Ainsi, le nombre de caribous qui fréquentent les massifs forestiers de part et d'autre de la route 389 devrait vraisemblablement décliner graduellement jusqu'à ce que les massifs les plus au sud ne soient plus fréquentés par le caribou.
> (DEQ10 1, p. 2)

Le MFFQ prévoit, à titre de mesure de mitigation, effectuer un suivi des travaux de rétablissement prévus dans le cadre des travaux sur le tronçon E afin de limiter le phénomène d'enfeuillement qui pourrait favoriser la présence de l'original et, conséquemment, du loup (PR(3.1)E, p. 1[7]3 et 231).

Étant donné que les effets cumulatifs de la présence humaine sur l'aire de répartition du caribou sont peu connus, Francoli et al. ([2015], p. 241) avancent que « son écologie et son habitat doivent être considérés dans la planification des activités humaines et du développement du territoire afin d'assurer la pérennité des populations ». Le Plan de rétablissement du caribou forestier recommande d'élaborer et de mettre en œuvre une stratégie de développement de la villégiature ainsi que des activités récréatives, industrielles et commerciales qui réduiront les répercussions sur le caribou et sur son habitat. De plus, un cadre de référence devrait être élaboré afin de s'assurer que les impacts cumulatifs soient pris en compte lors d'une évaluation environnementale (Équipe de rétablissement du caribou forestier, p. 66 et 67).

- *La commission d'enquête constate que, au-delà des effets directs des routes, ce sont l'ouverture du territoire et les impacts cumulatifs qui en découlent qui peuvent affecter le caribou forestier. Conséquemment, tel que le préconise le Plan de rétablissement du caribou forestier au Québec 2013-2023, le maintien des populations de caribous passe par une planification globale du développement territorial.*

Figure 5 Le caribou forestier

### 4.6.2 La planification

La région administrative de la Côte-Nord est un territoire visé par le Plan Nord. Celui-ci a pour but de mettre en valeur le potentiel minier, énergétique, social, culturel et touristique du territoire québécois situé au nord du 49e parallèle. Le gouvernement du Québec dit souhaiter en faire « une référence en matière de développement nordique responsable et durable » par son approche globale, intégrée et cohérente. Dans sa vision 2015-2035, le gouvernement parle d'un des « principaux axes d'intervention de la relance de l'économie du Québec » et d'un « projet planifié et coordonné [...] respectueux des populations autochtones » (Gouvernement du Québec, 2014). La Société du Plan Nord constitue l'instance clé du déploiement des diverses composantes du Plan Nord et a pour mission de contribuer au développement « cohérent et intégré du territoire nordique » (Secrétariat du Plan Nord, 2015). À cette fin, le gouvernement du Québec soutient la création de l'Institut nordique du Québec, qui a pour objectif d'accroître les connaissances scientifiques au sujet du Nord du Québec (Société du Plan Nord, 2014).

Selon le MTQ, le Programme d'amélioration de la route 389 est justifié en grande partie par le Plan Nord (PR3.1B, p. 1 ; PR3.1D, p 1.1 ; PR3.1E, p. 1). Plusieurs acteurs économiques de la région ont d'ailleurs fait part de l'importance du programme pour le développement du Nord québécois (Ville de Baie-Comeau, DM4, p. 4 ; ID Manicouagan et Corporation de gestion du port de Baie-Comeau, DM5, p. 3 ; Chambre de commerce de Manicouagan, DM6, p. 6 ; Association minière du Québec, DM9, p. 3).

Par ailleurs, les travaux du Programme d'amélioration de la route 389 se réaliseraient à l'intérieur des limites de la Réserve mondiale de la biosphère de Manicouagan-Uapishka. Accordé par l'UNESCO, ce statut « constitue l'un des principaux outils internationaux de réflexion sur le développement durable et d'application de celui-ci[6] ».

Parallèlement, le MDDELCC travaille actuellement à enrichir le réseau d'aires protégées de la Côte-Nord. Ainsi, de part et d'autre de la route 389, plusieurs territoires voués à la conservation sont actuellement établis ou en processus de l'être. Notons la désignation d'un territoire d'intérêt pour la création d'une aire protégée, à l'ouest de la route 389, entre les kilomètres 144 et 158, et visant tout particulièrement la protection du caribou forestier dans la portion méridionale de son aire de répartition (DQ11.1, p. 3 ; PR3.2E, carte 3 ; PR5.1E, p. 24). La Table régionale sur les aires protégées de la Côte-Nord examine la possibilité d'agrandir cette aire en incluant un massif forestier résiduel, situé entre les kilomètres 162 et 174 (PR6E).

6. Les Réserves de biosphère sont des sites désignés par les gouvernements nationaux et reconnus par l'UNESCOconsidérés comme 1) des sites d'excellence où de nouvelles pratiques sont testées et développées pour une meilleure gestion des ressources naturelles et des activités humaines ; 2) des outils pour aider les pays à appliquer les recommandations du Sommet mondial sur le développement durable et notamment celles de la Convention sur la diversité biologique et son approche écosystémique ; 3) des sites d'apprentissage dans le cadre de la Décennie des Nations Unies pour l'éducation au service du développement durable. Il existe seize réserves de la biosphère au Canada, dont trois au Québec (Réserve mondiale de la biosphère Manicouagan-Uapishka, 2015).

Afin de consolider son réseau, le MDDELCC souhaite favoriser un développement durable des ressources en dehors des aires protégées. Dans son document intitulé *Orientations stratégiques du Québec en matière d'aires protégées 2011-2015*, le Ministère dit viser « le maintien ou l'amélioration de la connectivité entre les différentes aires protégées et la réduction de l'empreinte humaine entre celles-ci » (MDDEP, 2011).

Les trois tronçons à l'étude se situent également dans le Nitassinan de la communauté innue de Pessamit, un territoire revendiqué où se pratiquent les activités traditionnelles de la Première Nation (figure 5). Le Conseil de bande recommande que des mesures de protection soient adoptées afin de « prémunir le milieu naturel du Nitassinan contre les impacts *immédiats* occasionnés par la phase de construction de la route et *cumulatifs* occasionnés par un accroissement de la circulation sur cette même route » et par « le développement qui va se faire autour de l'axe 389 » (DM11, p. 13 ; M. Jean-Marie Picard, DT4, p. 16).

Lors de l'audience, le MDDELCC a mentionné qu'un grand nombre de passages fauniques ont été mis en place dans le cadre du réaménagement de la route 175 et que cela se justifiait notamment par son positionnement dans la Réserve faunique des Laurentides (M[me] Valérie Saint-Amant, DT1, p. 44). Le parc national de la Jacques-Cartier, situé également en bordure de la 175, témoigne de l'importance des mesures permettant d'assurer la connectivité du parc avec la portion est du massif des Laurentides. Selon la Société des établissements de plein air du Québec :

> [...] la préservation et la protection de corridors reliant les divers milieux naturels protégés de la région assurent la viabilité à long terme des écosystèmes du parc. Dans l'optique des changements climatiques, la conservation des liens écologiques pour les déplacements fauniques et floristiques est également d'une grande importance. (SÉPAQ, 2014)

Pour tirer profit des ponts et des ponceaux qui devaient être reconstruits, le réseau hydrographique aurait servi de référence lors de l'identification des sites potentiels à la mise en place des passages fauniques. Le travail consistait ensuite à prévoir un « pied sec »[7] à l'intérieur de la structure pour faciliter le transit de la faune terrestre le long du cours d'eau. Une étude mentionne que, selon la marge hydraulique disponible, certains aménagements peuvent présenter des coûts très faibles, car l'implantation ne nécessite qu'une légère modification du ponceau (Bédard *et al.*, 2012, p. 10).

Une autre étude souligne que l'état actuel des connaissances ne permet pas de prévoir tous les effets de la présence des routes et des autres constructions sur la faune. Conséquemment, le principe de précaution doit primer dans l'élaboration des projets routiers, urbanistiques ou miniers : « il est urgent de faire valoir de nouvelles méthodes de conservation davantage proactives où la vigilance serait de mise » (Jaeger, 2012, p. 86 à 88). Dans le cas du Québec, les corridors fauniques seraient encore peu morcelés. Il serait toutefois urgent de protéger ces corridors avant que le réseau routier ne se densifie et que

7. Espace de circulation dégagé sur toute la longueur du cours d'eau.

les corridors ne soient coupés. L'étude soutient également qu'il est beaucoup moins coûteux de construire des passages fauniques de façon préventive au moment de la construction d'une nouvelle route que de les construire sur une infrastructure existante (*ibid.*, p. 87).

- *La commission d'enquête constate que le territoire où se situe le Programme d'amélioration de la route 389 revêt un caractère particulier en raison des mesures mises en place pour assurer la pérennité de son patrimoine naturel et du potentiel de développement de ses ressources.*

- ***Avis** – La commission d'enquête est d'avis que, selon les principes* prévention *et* précaution, *le ministère des Transports du Québec, en collaboration avec le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs, devrait mettre en place des mesures d'atténuation dans le cadre d'éventuels travaux d'amélioration de la route 389 afin de réduire le risque de fragmentation du territoire avant que des impacts cumulatifs soient observés. Cela permettrait de réduire les coûts associés à d'éventuels travaux à effectuer sur des portions de routes déjà réaménagées. Cette analyse devrait tenir compte de l'ensemble des informations que possèdent les ministères, organismes et usagers du territoire.*

- ***Avis** – En vertu des principes* prévention *et* précaution, *et dans l'optique d'un Plan Nord qui se veut cohérent, intégré et durable, la commission d'enquête est d'avis qu'une planification intégrée et responsable du développement du territoire de la Côte-Nord passe par une meilleure prise en compte des impacts cumulatifs sur le milieu naturel. La segmentation du Programme d'amélioration de la route 389 ne permet pas une telle planification.*

- ***Avis** – En vertu de l'obligation d'action rattachée au principe* précaution, *la commission d'enquête est d'avis que les ministères des Forêts, de la Faune et des Parcs ainsi que du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques devraient travailler de concert avec l'Institut nordique du Québec afin d'améliorer les connaissances scientifiques en matière de fragmentation des habitats sur le territoire nordique québécois.*

## 4.7 Les suivis

Le MTQ propose différents suivis des travaux en ce qui concerne leurs impacts sur le milieu naturel (tableau 5).

Comme il a été mentionné précédemment dans le rapport, en ce qui a trait aux impacts sur l'habitat du poisson, le MFFP nuance la proposition du promoteur en précisant qu'assurer la libre circulation du poisson à l'intérieur de l'emprise de la route ne constitue pas une mesure de compensation. La mise en place d'un suivi de ces aménagements reste toutefois essentielle afin de vérifier la stabilité des rives et la libre circulation du poisson. Par ailleurs, tout suivi d'un projet de compensation pour la perte d'habitat du poisson doit se faire sur une période de cinq ans et s'effectuer aux années 1, 3 et 5 après la réalisation du projet (DQ8.1, p. 2). De son côté, le MDDELCC note que tout projet de restauration d'un milieu humide nécessite un suivi (DQ7.1, p. 3).

**Tableau 5 Les suivis proposés par le ministère des Transports du Québec**

| | Suivis proposés | Lieu | Durée |
|---|---|---|---|
| Tronçon B | Stabilité des pentes | | 12 mois |
| | Reprise de la végétation | Segments de routes abandonnés, aires de travail, aux abords de cours d'eau, plans d'eau et milieux humides | 24 mois après la renaturalisation, à la fin de chaque saison de croissance |
| | Programme de compensation pour le libre passage du poisson et la mise en place de zones de frayères | Programmes réalisés spécifiquement au sein des emprises du projet | 24 mois après la mise en place, visites au printemps et pendant la saison de fraie |
| | Utilisation par l'orignal du territoire aux abords de la route ; évaluation du comportement, identification des sections à risque de collision | Nouveau tracé | 24 mois après la mise en place de la route, pendant les principales périodes du cycle de vie de l'orignal et les diverses saisons |
| | Espèces exotiques envahissantes | – | 24 mois après la réalisation des travaux |
| | Mesures d'atténuation des impacts sur les espèces floristiques à statut particulier | – | – |
| | Toute compensation éventuelle mise en place | Site des travaux | – |
| Tronçon D | Stabilité des aménagements en bordure des ponceaux | 30 m de part et d'autre des nouveaux ponceaux | Inspections régulières sans limite de temps |
| | Revégétalisation, reboisement et réaménagement des rives ; reprise des plantations, des ensemencements et de la croissance des végétaux | Aires de travail, segments de routes abandonnés | 24 mois après la fin des travaux |
| | Compensation pour l'habitat du poisson, intégrité des aménagements et utilisation des habitats par les poissons | – | Au moins 24 mois après la fin des travaux |
| | Espèces exotiques envahissantes | – | – |
| | Mesures d'atténuation des impacts sur les espèces floristiques à statut particulier | – | – |
| Tronçon E | Travaux de plantation, entretien et remplacement des végétaux morts | Emprise de la route | 24 mois après la fin des travaux |
| | Régénération forestière, limitation de l'enfeuillement | – | 24 mois après la fin des travaux, simultanément aux suivis des travaux de plantation |
| | Compensation pour l'habitat du poisson | – | – |
| | Aménagement proposé au chaînage 116+340, libre circulation du poisson | – | – |
| | Compensation des milieux humides | – | – |
| | Espèces exotiques envahissantes | Emprise de la route | 24 mois |
| | Mesures d'atténuation des impacts sur les espèces floristiques à statut particulier | – | – |

Sources : PR3.1B, p. 198 et 207 ; PR3.2B, p. 43 ; PR5.2.1B, p. 6 à 8 ; PR3.1D, p. 9.2 et 9.3 ; PR3.3D, p. 6.16 et p. 6.15 ; PR5.2.1D, p. 4, 5 et 7 ; PR3.1E, p. 201 ; PR3.2E, p. 74 et annexe 3, p. 4 ; PR5.1E, p. 52 ; PR5.3.1E, p. 16.

Aucun engagement relativement à d'éventuels suivis des impacts sociaux et économiques du projet n'a été pris par le promoteur. À noter qu'il mentionnait, dans son étude d'impact du tronçon B, que l'effet du déplacement de la jonction entre la route 389 et la route 138 sur les commerces présents à la hauteur du point de jonction actuel représente un enjeu pour lequel un suivi est jugé pertinent (PR3.1B, p. 198). Le Ministère peut utiliser, dans le cas de routes de contournement, un protocole de suivi économique des impacts sur les commerces. Il affirmait toutefois que, puisque les travaux envisagés ne visent pas la création d'une route de contournement, un tel suivi économique ne serait pas réalisé dans le cas du tronçon B (DQ9.1, p. 2).

En ce qui a trait aux préoccupations de la communauté innue de Pessamit quant aux impacts du projet sur le Nitassinan, le MTQ mentionnait, lors de l'audience, qu'il restait ouvert à la discussion et qu'il continuerait d'informer la population des développements du projet (M. Michel Bérubé, DT1, p. 24).

Dans son étude d'impact du tronçon B, le promoteur notait qu'un seul programme de suivi environnemental devrait être conçu pour l'ensemble des projets du Programme d'amélioration de la route 389 (PR3.1B, p. 206). Toutefois, compte tenu des différentes démarches nécessaires à l'obtention des autorisations pour chaque tronçon et pour chaque segment du programme, la commission d'enquête ne possède pas les données pour en évaluer la cohérence.

- *La commission d'enquête constate que, dans le cadre de l'évaluation environnementale du projet d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Manic-5, les mesures de suivi des impacts sur le milieu proposées par le ministère des Transports du Québec ne sont pas uniformes et ne permettent pas de dégager une vision globale du programme de suivi des travaux projetés à l'intérieur des segments assujettis des tronçons B, D et E.*

- ***Avis** – La commission d'enquête est d'avis que le ministère des Transports du Québec devrait s'engager à mettre en place un programme de suivi des impacts sur le milieu de l'ensemble des travaux du Programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont. Ces suivis devraient être réalisés par une même entité responsable selon des méthodes uniformes et être rendus publics. Les informations ainsi colligées et centralisées seraient profitables à l'ensemble des intervenants concernés et à la planification du développement du territoire nordique.*

- ***Avis** – Dans l'éventualité où le projet serait réalisé, la commission d'enquête est d'avis que le ministère des Transports du Québec devrait mettre sur pied un comité de suivi dont le mandat porterait sur la planification des travaux et sur l'ensemble des impacts du Programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont. Il devrait également en assumer les coûts. Afin de favoriser l'accès au savoir ainsi que la participation et l'engagement des citoyens et des groupes, ce comité devrait être composé d'intervenants représentatifs du milieu, notamment de représentants de la communauté innue de Pessamit.*

# Conclusion

Pour le ministère des Transports du Québec (MTQ), le Programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont a pour objectifs d'améliorer la sécurité et le confort des usagers, d'assurer la mise aux normes de la route afin de répondre à l'évolution de la circulation, de favoriser le lien Québec/Terre-Neuve-et-Labrador et de soutenir le développement économique en favorisant l'accès aux ressources à l'intérieur du Plan Nord.

L'approche préconisée par le MTQ, qui consiste à planifier les travaux prévus de manière à faire intervenir plusieurs régimes d'autorisation différents, rend problématique la prise en compte des impacts cumulatifs par les instances impliquées. En effet, l'évaluation des impacts a été faite seulement pour les segments considérés comme assujettis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, alors que d'autres travaux sont prévus dans le cadre du Programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont. Conséquemment, l'ensemble des travaux prévus dans les tronçons et les segments du Programme d'amélioration de la route 389 devrait être considéré comme un seul projet et le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques devrait exiger qu'il n'y ait pas de fractionnement des projets routiers.

À défaut d'avoir assujetti l'ensemble des travaux proposés à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, une approche de partenariat et de coopération entre les différents ministères et organismes concernés devrait être mise en place. De plus, en ce qui a trait aux milieux humides et hydriques, une synthèse de l'évaluation des impacts sur ces milieux devrait être réalisée, et ce, pour l'ensemble des tronçons et des segments touchés par le Programme d'amélioration. Un programme de compensation pour les pertes de milieux humides et de l'habitat du poisson engendrées par ces travaux devrait également être déposé par le promoteur avant une éventuelle autorisation du projet à l'étude. Ce programme devrait prévoir un suivi environnemental des mesures de compensation afin qu'aucune perte nette ne soit observée.

Des mesures visant à encourager les utilisateurs de la route à signaler la présence de la grande faune ainsi qu'à centraliser et uniformiser ces données devraient être mises en place. Par ailleurs et considérant la longueur de la route 389, le MTQ devrait évaluer la faisabilité d'établir une équipe de premiers répondants, incluant un service ambulancier, à mi-chemin entre Baie-Comeau et Fermont, ce qui permettrait de réduire les délais d'intervention sur cette route en cas d'accident.

Pour ce qui est de la relocalisation des quatre premiers kilomètres de l'actuelle route 389 à partir de Baie-Comeau, des mesures d'atténuation devraient faire l'objet de discussions au sein d'un groupe de travail, afin de réduire les impacts appréhendés de la baisse d'achalandage estimée sur certains commerces. Enfin, une entente portant sur la

responsabilité éventuelle de ces quatre premiers kilomètres de la route devrait être définie avant une éventuelle autorisation du projet.

Un programme de suivi des impacts sur le milieu de l'ensemble des travaux du Programme d'amélioration de la route 389 pourrait bénéficier aux intervenants impliqués et à la planification du développement nordique. Par ailleurs, les travaux proposés par le MTQ sur la route 389 seraient réalisés sur le Nitassinan de la communauté innue de Pessamit. Un comité de suivi représentatif du milieu Nord-Côtier, incluant des représentants de la communauté innue de Pessamit, devrait également être formé. Son mandat porterait autant sur la planification des travaux prévus que sur l'ensemble des impacts du Programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont, et ce, afin de favoriser l'accès au savoir ainsi que la participation et l'engagement des citoyens et des groupes.

Enfin, le territoire où se situe le Programme d'amélioration de la route 389 revêt un caractère particulier en raison des mesures mises en place pour assurer la pérennité de son patrimoine naturel et du potentiel de développement de ses ressources. Sachant que la planification durable du développement du territoire nordique passe par une amélioration des connaissances scientifiques et une meilleure prise en compte des impacts cumulatifs des projets sur les milieux naturels et humains, une approche intégrée de planification de la mise en œuvre du Programme d'amélioration de la route 389 permettrait de considérer de façon plus efficiente plusieurs principes de la *Loi sur le développement durable*.

Fait à Québec,

Denis Bergeron
Commissaire

Ont contribué à la rédaction du rapport :
Rafael Carvalho, analyste
Laurence Morin-Rivet, analyste
Catherine Plasse, analyste

Avec la collaboration de :
Anne-Lyne Boutin, coordonnatrice du secrétariat de la commission
Julie Olivier, conseillère en communication
Ginette Otis, agente de secrétariat

Annexe 1

# Avis et constats

## La justification du projet et son processus d'autorisation

### 3.1 La justification du projet

- La commission d'enquête constate que la route 369 contient présente plusieurs lacunes portant sur la conception géométrique qui ne répondraient pas, selon le ministère des Transports du Québec, aux standards applicables à une route nationale dont la vitesse affichée est de 90 km/h.

- La commission d'enquête constate que la proportion de trafic lourd est élevée sur la route 369, ce qui peut rendre difficile la cohabitation entre usagers, notamment lorsque les zones de dépassement sont rares.

### 3.2 La procédure d'autorisation du projet

- **Avis** – Étant donné que le Programme d'amélioration de la route 369 entre Baie-Comeau et Forestville a été découpé en tronçons et, par la suite, en segments, la commission d'enquête note que cela fait intervenir plusieurs régimes d'autorisation. Elle est d'avis que cette façon de faire rend problématique la prise en compte des impacts cumulatifs par les différentes instances concernées, ainsi que l'accès au savoir et la participation des citoyens et des groupes au processus.

- **Avis** – La commission d'enquête est d'avis que l'ensemble des tronçons et segments du Programme d'amélioration de la route 369 entre Baie-Comeau et Forestville devrait être considéré comme un seul projet. De plus, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques devrait exiger qu'il n'y ait pas de fractionnement des projets routiers en tronçons et en segments. Cela permettrait une meilleure prise en compte des principes *préservation de la biodiversité*, *accès au savoir* et *participation et engagement*.

- **Avis** – À défaut d'avoir assujetti l'ensemble des tronçons et segments du Programme d'amélioration de la route 369 entre Baie-Comeau et Forestville à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, la commission d'enquête est d'avis que le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques devrait s'assurer qu'une approche de partenariat et de coopération entre les différents ministères et organismes concernés soit mise en place afin que leur expertise puisse bonifier l'analyse environnementale du projet à l'étude.

## Les enjeux du projet d'amélioration de la route 389

### 4.1 Les enjeux socioéconomiques du tronçon B

#### 4.1.1 Le choix du tracé entre Baie-Comeau et Manic-2

- La commission d'enquête constate que le promoteur a réalisé diverses études complémentaires avant de déterminer le tracé final du projet d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Manic-2. Le choix du scénario retenu repose sur des critères économiques, humains, biophysiques et de sécurité des utilisateurs.

- La commission d'enquête constate qu'advenant la réalisation du scénario 2 du tronçon B de la route 389 entre Baie-Comeau et Manic-2, le débit de circulation quotidien pourrait diminuer de près de 8 % sur le boulevard Comeau. Cette diminution de circulation pourrait engendrer une baisse de 2 % dans l'achalandage de passage pour quatre commerces du secteur. Cette baisse d'achalandage estimée ne se traduirait pas nécessairement en une baisse de chiffre d'affaires équivalente pour les commerces concernés.

- **Avis** – La commission d'enquête est d'avis qu'une table de travail regroupant le promoteur, les commerçants concernés, la Ville de Baie-Comeau et les instances économiques locales devrait être constituée afin que soient identifiées des mesures d'atténuation en termes d'affichage sur le tronçon B de la route 389 et que la forme de l'intersection entre les deux tronçons soit évaluée. Ces mesures viseraient une réduction des impacts de la baisse d'achalandage appréhendée sur les commerces.

### 4.1.2 L'entretien du tronçon actuel de la route 389

- La commission d'enquête constate que la responsabilité éventuelle des quatre premiers kilomètres de l'actuelle route 389, à partir de Baie-Comeau, n'a pas été clairement définie à ce stade des discussions entre le ministère des Transports du Québec et la Ville de Baie-Comeau.

- La commission d'enquête constate que, dans l'éventualité où le ministère des Transports du Québec garde la responsabilité d'entretenir les quatre premiers kilomètres de l'actuelle route 389 à partir de Baie-Comeau tout en réalisant les travaux et l'entretien du nouvel accès prévu à l'avenue du Labrador, le scénario 2 perd son avantage d'être le moins coûteux à réaliser.

- **Avis** – La commission d'enquête est d'avis que le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques devrait s'assurer qu'une entente portant sur la responsabilité éventuelle des quatre premiers kilomètres de l'actuelle route 389 à partir de Baie-Comeau soit conclue avant une éventuelle autorisation du projet.

## 4.2 La sécurité routière et les services d'urgence

- La commission d'enquête constate que les délais d'intervention en cas d'accident sur la route 389 peuvent être importants, considérant l'ampleur du territoire à couvrir, et que la responsabilité de certaines interventions d'urgence serait partagée entre les villes de Fermont et de Baie-Comeau.

- **Avis** – Considérant la longueur de la route 389 et les délais d'intervention en découlant, la commission d'enquête est d'avis que le ministère des Transports du Québec devrait évaluer la faisabilité de la mise en place d'une équipe de premiers répondants, y compris d'un service ambulancier, sur la route 389, à mi-chemin entre Baie-Comeau et Fermont, afin de réduire les délais d'intervention lors d'un accident routier avec blessé.

### 4.3 Les préoccupations de la communauté des Innus de Pessamit

#### 4.3.1 L'Entente de principe d'ordre général (EPOG)

- La commission d'enquête constate que le thème de la consultation des communautés autochtones au regard des aspects environnementaux d'un projet proposé sur des territoires revendiqués par celles-ci fait partie des négociations actuelles entre les gouvernements du Québec et du Canada et les communautés innues.

- **Avis** – La commission d'enquête est d'avis que la communauté de Pessamit devrait être invitée à participer à un comité de suivi du Programme d'amélioration de la route 389 afin de permettre une implication plus directe de la communauté en conformité avec les principes *participation et engagement* et *accès au savoir* de la *Loi sur le développement durable*.

#### 4.3.2 La démarche de consultation dans le cadre du projet

- La commission d'enquête constate que le ministère des Transports du Québec a informé la communauté innue de Pessamit à chaque étape de l'élaboration du projet.

- La commission d'enquête constate qu'il existe un écart entre les attentes de la communauté innue de Pessamit et les processus de consultation actuellement en vigueur, notamment en ce qui a trait à la participation et à l'intégration des résultats aux décisions.

#### 4.3.3 La clause spécifique d'emplois pour la communauté autochtone

- La commission d'enquête constate que la communauté innue de Pessamit et le ministère des Transports du Québec ont convenu d'une clause d'embauche de main-d'œuvre autochtone pour l'ensemble des travaux du Programme d'amélioration de la route 389 réalisés dans le Nitassinan de cette communauté.

### 4.4 Les milieux humides et hydriques

#### 4.4.2 Les mesures de compensation

- Bien que la caractérisation de l'habitat du poisson et des milieux humides couvre l'ensemble des segments des tronçons à l'étude, la commission d'enquête constate que l'évaluation des impacts des travaux sur ces milieux a été réalisée seulement pour les segments assujettis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

- **Avis** – La commission d'enquête note l'absence d'une synthèse de l'évaluation des impacts sur les milieux humides et hydriques précisant les efforts mis en place afin d'éviter ces milieux ainsi que d'un programme de compensation pour les pertes de milieux humides et d'habitat du poisson pour tous les tronçons et segments touchés par le Programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont. Elle est d'avis que cela a rendu problématique la prise en compte des impacts cumulatifs par les différentes instances concernées, au regard des *principes respect de la capacité de support des écosystèmes*, *accès au savoir* ainsi que *participation et engagement*.

- **Avis –** Étant donné la disparité des données fournies, la commission d'enquête est d'avis que le promoteur devrait déposer une synthèse de l'évaluation des impacts sur les milieux humides et hydriques, et ce, pour tous les tronçons et segments touchés par le Programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont. Cette évaluation devrait démontrer, à la satisfaction du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques ainsi que du ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs, que toutes les mesures mises en place par le promoteur sont adéquates afin d'éviter ces milieux, de réduire les impacts sur ceux-ci et de permettre la libre circulation du poisson.

- **Avis –** Étant donné les différents régimes d'autorisation applicables, la commission d'enquête est d'avis que le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques devrait s'assurer qu'une approche de partenariat et de coopération soit mise en place avec le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs et avec Pêches et Océans Canada afin que leur expertise puisse bonifier l'évaluation des impacts des travaux du Programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont sur les milieux humides et l'habitat du poisson. La mise en place de cette approche permettrait de bonifier l'analyse environnementale et de prendre en compte les impacts cumulatifs du projet.

- **Avis –** La commission d'enquête est d'avis qu'à la suite de la démonstration des efforts d'évitement et de réduction des impacts mis en place, le promoteur devrait déposer au ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques et au ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs, un programme de compensation pour les pertes de milieux humides et de l'habitat du poisson engendrées par les travaux du Programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont, et ce, avant une éventuelle autorisation du projet à l'étude.

- **Avis –** La commission d'enquête est d'avis que le programme de compensation pour les pertes de milieux humides et de l'habitat du poisson engendrées par les travaux du Programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont devrait prévoir un suivi environnemental. La durée et les modalités de ce suivi devraient permettre d'évaluer l'efficacité des mesures de compensation mises en place afin qu'aucune perte nette ne soit observée. Le programme de compensation et les résultats du suivi environnemental devraient être rendus publics, au regard des principes *participation et engagement* et *accès au savoir*.

### 4.6 La fragmentation du territoire et la faune terrestre

- La commission d'enquête constate que les répercussions des travaux envisagés par le ministère des Transports du Québec dans le cadre du projet d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Manic-5 auraient un impact marginal sur la fragmentation du territoire pour la petite faune.

- La commission d'enquête constate qu'il est difficile d'obtenir des données uniformes quant aux collisions avec la grande faune survenues sur la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont. La disparité des données serait attribuable à un manque de cohésion et de communication entre les différents acteurs du milieu ainsi qu'avec les utilisateurs du territoire.

- **Avis** – En vertu des principes de préservation de la biodiversité et de santé et qualité de vie, la commission d'enquête est d'avis qu'une signalisation incitative appropriée devrait être mise en place afin d'encourager les utilisateurs de la route à signaler la présence de grande faune aux abords de la route 389. Cela permettrait d'enrichir la banque de données du ministère des Transports du Québec et du ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs et favoriserait une collaboration avec les utilisateurs, visant l'amélioration de la sécurité de la route.

- **Avis** – En vertu des principes *préservation de la biodiversité* et *santé et qualité de vie*, la commission d'enquête est d'avis que le ministère des Transports du Québec, de concert avec le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs et les autres instances concernées, devrait centraliser les données sur la présence de la grande faune aux abords de la route 389 afin d'obtenir des données uniformes et de baser les décisions d'aménagement du territoire sur des données justes et fiables.

### 4.6.1 La présence du caribou forestier

- La commission d'enquête constate que, au-delà des effets directs des routes, ce sont l'ouverture du territoire et les impacts cumulatifs qui en découlent qui peuvent affecter le caribou forestier. Conséquemment, tel que le préconise le Plan de rétablissement du caribou forestier au Québec 2013-2023, le maintien des populations de caribous passe par une planification globale du développement territorial.

### 4.6.2 La planification

- La commission d'enquête constate que le territoire où se situe le Programme d'amélioration de la route 389 revêt un caractère particulier en raison des mesures mises en place pour assurer la pérennité de son patrimoine naturel et du potentiel de développement de ses ressources.

- **Avis** – La commission d'enquête est d'avis que, selon les principes prévention et précaution, le ministère des Transports du Québec, en collaboration avec le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs, devrait mettre en place des mesures d'atténuation dans le cadre d'éventuels travaux d'amélioration de la route 389 afin de réduire le risque de fragmentation du territoire avant que des impacts cumulatifs soient observés. Cela permettrait de réduire les coûts associés à d'éventuels travaux à effectuer sur des portions de routes déjà réaménagées. Cette analyse devrait tenir compte de l'ensemble des informations que possèdent les ministères, organismes et usagers du territoire.

- **Avis** – En vertu des principes *prévention* et *précaution*, et dans l'optique d'un Plan Nord qui se veut cohérent, intégré et durable, la commission d'enquête est d'avis qu'une planification intégrée et responsable du développement du territoire de la Côte-Nord passe par une meilleure prise en compte des impacts cumulatifs sur le milieu naturel. La segmentation du Programme d'amélioration de la route 389 ne permet pas une telle planification.

- **Avis** – En vertu de l'obligation d'action rattachée au principe *précaution*, la commission d'enquête est d'avis que les ministères des Forêts, de la Faune et des Parcs ainsi que du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques devraient travailler de concert avec l'Institut nordique du Québec afin d'améliorer les connaissances scientifiques en matière de fragmentation des habitats sur le territoire nordique québécois.

## 4.7 Les suivis

- La commission d'enquête constate que, dans le cadre de l'évaluation environnementale du projet d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Manic-5, les mesures de suivi des impacts sur le milieu proposées par le ministère des Transports du Québec ne sont pas uniformes et ne permettent pas de dégager une vision globale du programme de suivi des travaux projetés à l'intérieur des segments assujettis des tronçons B, D et E.

- **Avis** – La commission d'enquête est d'avis que le ministère des Transports du Québec devrait s'engager à mettre en place un programme de suivi des impacts sur le milieu de l'ensemble des travaux du Programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont. Ces suivis devraient être réalisés par une même entité responsable selon des méthodes uniformes et être rendus publics. Les informations ainsi colligées et centralisées seraient profitables à l'ensemble des intervenants concernés et à la planification du développement du territoire nordique.

- **Avis** – Dans l'éventualité où le projet serait réalisé, la commission d'enquête est d'avis que le ministère des Transports du Québec devrait mettre sur pied un comité de suivi dont le mandat porterait sur la planification des travaux et sur l'ensemble des impacts du Programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont. Il devrait également en assumer les coûts. Afin de favoriser l'accès au savoir ainsi que la participation et l'engagement des citoyens et des groupes, ce comité devrait être composé d'intervenants représentatifs du milieu, notamment de représentants de la communauté innue de Pessamit.

Annexe 2

# Les seize principes du développement durable et leur définition

# Les principes

*Santé et qualité de vie :* Les personnes, la protection de leur santé et l'amélioration de leur qualité de vie sont au centre des préoccupations relatives au développement durable. Les personnes ont droit à une vie saine et productive, en harmonie avec la nature ;

*Équité et solidarité sociales* : Les actions de développement doivent être entreprises dans un souci d'équité intra et intergénérationnelle ainsi que d'éthique et de solidarité sociales ;

*Protection de l'environnement* : Pour parvenir à un développement durable, la protection de l'environnement doit faire partie intégrante du processus de développement ;

*Efficacité économique* : L'économie du Québec et de ses régions doit être performante, porteuse d'innovation et d'une prospérité économique favorable au progrès social et respectueuse de l'environnement ;

*Participation et engagement* : La participation et l'engagement des citoyens et des groupes qui les représentent sont nécessaires pour définir une vision concertée du développement et assurer sa durabilité sur les plans environnemental, social et économique ;

*Accès au savoir* : Les mesures favorisant l'éducation, l'accès à l'information et la recherche doivent être encouragées de manière à stimuler l'innovation ainsi qu'à améliorer la sensibilisation et la participation effective du public à la mise en œuvre du développement durable ;

*Subsidiarité :* Les pouvoirs et les responsabilités doivent être délégués au niveau approprié d'autorité. Une répartition adéquate des lieux de décision doit être recherchée, en ayant le souci de les rapprocher le plus possible des citoyens et des communautés concernés ;

*Partenariat et coopération intergouvernementale* : Les gouvernements doivent collaborer afin de rendre durable le développement sur les plans environnemental, social et économique. Les actions entreprises sur un territoire doivent prendre en considération leurs impacts à l'extérieur de celui-ci ;

*Prévention* : En présence d'un risque connu, des actions de prévention, d'atténuation et de correction doivent être mises en place, en priorité à la source ;

*Précaution* : Lorsqu'il y a un risque de dommage grave ou irréversible, l'absence de certitude scientifique complète ne doit pas servir de prétexte pour remettre à plus tard l'adoption de mesures effectives visant à prévenir une dégradation de l'environnement ;

*Protection du patrimoine culturel* : Le patrimoine culturel, constitué de biens, de lieux, de paysages, de traditions et de savoirs, reflète l'identité d'une société. Il transmet les valeurs de celle-ci de génération en génération et sa conservation favorise le caractère durable du développement. Il importe d'assurer son identification, sa protection et sa mise en valeur, en tenant compte des composantes de rareté et de fragilité qui le caractérisent ;

*Préservation de la biodiversité* : La diversité biologique rend des services inestimables et doit être conservée pour le bénéfice des générations actuelles et futures. Le maintien des espèces, des écosystèmes et des processus naturels qui entretiennent la vie est essentiel pour assurer la qualité de vie des citoyens ;

*Respect de la capacité de support des écosystèmes* : Les activités humaines doivent être respectueuses de la capacité de support des écosystèmes et en assurer la pérennité ;

*Production et consommation responsables* : Des changements doivent être apportés dans les modes de production et de consommation en vue de rendre ces dernières plus viables et plus responsables sur les plans social et environnemental, entre autres par l'adoption d'une approche d'écoefficience, qui évite le gaspillage et qui optimise l'utilisation des ressources ;

*Pollueur payeur* : Les personnes qui génèrent de la pollution ou dont les actions dégradent autrement l'environnement doivent assumer leur part des coûts des mesures de prévention, de réduction et de contrôle des atteintes à la qualité de l'environnement et de la lutte contre celles-ci ;

*Internalisation des coûts* : La valeur des biens et des services doit refléter l'ensemble des coûts qu'ils occasionnent à la société durant tout leur cycle de vie, depuis leur conception jusqu'à leur consommation et leur disposition finale.

Annexe 3

# Les renseignements relatifs au mandat

## Les requérants de l'audience publique

Conseil des Innus de Pessamit
M. René Simon, chef de Pessamit

*Requête conjointe de :*
Auto-Cam Baie-Comeau
M. Dean Carbonneau
Carrefour Baie-Comeau
M. Patrick Tremblay
Garage Pierre Lavoie
MM. Pierre Lavoie et Benoît Michaud
Vision Chrysler
M. Jacques Bérubé

## Le mandat

Le mandat confié au BAPE en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (RLRQ, c. Q-2) était de tenir une audience publique et de faire rapport au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques de ses constatations et de son analyse.

Le mandat a débuté le 5 octobre 2015.

## La commission d'enquête et son équipe

### La commission

Denis Bergeron, commissaire

### Son équipe

Anne-Lyne Boutin, coordonnatrice du secrétariat de la commission
Rafael Carvalho, analyste
Laurence Morin-Rivet, analyste
Julie Olivier, conseillère en communication
Ginette Otis, agente de secrétariat
Catherine Plasse, analyste

Avec la collaboration de
Virginie Begue, responsable de l'édition
Karine Fortier, responsable de l'infographie
Angéla Perreault, agente de secrétariat

## L'audience publique

### Les rencontres préparatoires

| | |
|---|---|
| 29 et 30 septembre 2015 | Rencontres préparatoires tenues à Québec en lien téléphonique avec les requérants. |
| 7 octobre 2015 | Rencontre préparatoire tenue à Québec en visioconférence avec le promoteur. |
| 8 octobre 2015 | Rencontre préparatoire tenue à Québec et en lien téléphonique avec les personnes-ressources. |

| 1re partie | 2e partie |
|---|---|
| Le 20 octobre 2015<br>Centre communautaire Ka Manuitumanut<br>Pessamit | Le 17 novembre 2015<br>Centre communautaire Ka Manuitumanut<br>Pessamit |
| Les 21 et 22 octobre 2015<br>Salle des Chevaliers de Colomb<br>Baie-Comeau | Le 18 novembre 2015<br>Salle des Chevaliers de Colomb<br>Baie-Comeau |

## Le promoteur

| | |
|---|---|
| Ministère des Transports | M. Michel Bérubé, *porte-parole*<br><br>M. André Bernatchez<br>M. Dany Hubert<br>M. Guillaume Lavoie<br>Mme Line Lepage<br>Mme Sylvie Tanguay<br>Mme Sophie Tardif<br>Mme Marie-Claude Turcotte |
| *Ses consultants* | |
| SNC-Lavalin inc. | M. David Gélinas<br>M. Timothée Ostiguy |
| Stantec inc. | M. Jean Hardy<br>M. Ghyslain Pothier |
| WSP Canada inc. | M. Bernard Aubé-Maurice<br>M. Sylvain Muille |

## Les personnes-ressources

| | |
|---|---|
| M. Pierrick Dupont | Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles |
| M[me] Marjolaine Bessette, porte-parole<br>M. Éric Deneault<br>M. Daniel Dorais<br>M[me] Sandra Heppell | Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs |
| M[me] Valérie Saint-Amant, porte-parole<br>M[me] Marie-Emmanuelle Rail<br>M[me] Natalie Fortin | Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques |
| M. Ossama Khaddour, porte-parole<br>M. Philippe Poitras | MRC de Manicouagan |
| M. François Corriveau, porte-parole<br>M. Richard Fournier | Ville de Baie-Comeau |

A collaboré *par écrit* :

Secrétariat aux affaires autochtones

## Les participants

| | | Mémoires |
|---|---|---|
| M. Éric Boutiette | | |
| Association minière du Québec | | DM5 |
| Association des Transporteurs en vrac de Baie-Comeau inc. | | DM11 |
| Associations touristiques régionales de Manicouagan et de Duplessis | M[me] Mariepier Paquet | DM12 |

| | | |
|---|---|---|
| *Mémoire collectif de :* | | |
| Auto-Cam Baie-Comeau | | DM3 |
| M. Dean Carbonneau | | DM3.1 |
| Carrefour Baie-Comeau | | |
| M. Patrick Tremblay | | |
| Garage Pierre Lavoie | | |
| MM. Pierre Lavoie et Benoît Michaud | | |
| Vision Chrysler | | |
| MM. Jacques Bérubé et Michel Bérubé | | |
| Chambre de commerce de Manicouagan | M[me] Nancy Leblanc | DM8 |
| Conseil de la Première Nation des Innus de Pessamit | M. René Simon, chef de Pessamit<br>M. Gérald Hervieux<br>M. Jean-Marie (Jack) Picard | DM11.1 |
| Ferblanterie Côte-Nord inc.,<br>Fabrication Franc inc.,<br>Entrepac inc. et<br>Groupe-conseil TDA | | DM2 |
| Innovation et développement Manicouagan (CLD) et<br>Corporation de gestion du port de Baie-Comeau | M. Marcel Furlong | DM5 |
| Organisme de bassins versants Manicouagan | M. Normand Bissonnette | DM7 |
| Société d'expansion de Baie-Comeau | M. Paul Joncas | DM9 |
| Ville de Baie-Comeau | M. Claude Martel, maire | DM4 |

Au total, onze mémoires ont été déposés à la commission d'enquête, dont huit ont été présentés en séance publique. Quant aux mémoires non présentés, la commission a pris des dispositions afin de confirmer le lien entre ces mémoires et leurs auteurs.

**Annexe 4**

# La documentation déposée

## Les centres de consultation

Bibliothèque Alice-Lane
Baie-Comeau

Université du Québec à Montréal
Montréal

Bureau politique
Pessamit

Bureau du BAPE
Québec

## La documentation déposée dans le contexte du projet à l'étude

*Note au lecteur :*

***Dans cette consultation publique, trois projets qui ont fait l'objet de périodes d'information distinctes sont examinés. Par conséquent, certains documents disponibles pour consultation sont propres à chacun des projets et d'autres sont communs aux trois projets. Afin de faciliter la consultation, les différents tronçons de la route 389, tout comme l'ensemble du projet examiné en enquête et audience publique, sont identifiés plus bas, selon les documents auxquels ils se rapportent.***

## De Baie-Comeau à Manic-2

### Procédure

**PR1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Avis de projet*, 30 septembre 2011, 9 pages et annexe.

**PR2** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. Directive du ministre indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement, novembre 2011, 23 pages et annexe.

**PR3** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Documentation relative à l'étude d'impact déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques.

**PR3.1** *Étude d'impact sur l'environnement*, rapport principal, mai 2014, 218 pages et annexes.

**PR3.2** *Résumé*, janvier 2015, 50 pages et annexe.

**PR4** Ne s'applique pas.

**PR5** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES. Questions et commentaires au promoteur – 1re série, 1er août 2014, 7 pages et annexe.

**PR5.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Réponses aux questions et commentaires du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques – 1re série, octobre 2014, 28 pages et annexes.

**PR5.2** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES. Questions et commentaires au promoteur – 2e série, 12 décembre 2014, 7 pages.

**PR5.2.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Réponses aux questions et commentaires du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques – 2e série, janvier 2015, 9 pages et annexes.

**PR6** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES. *Recueil des avis issus de la consultation auprès des ministères et organismes*, du 10 juin au 12 décembre 2014, pagination diverse.

**PR7** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES. *Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact*, 19 janvier 2015, 3 pages.

**PR8** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Liste des lots touchés, non daté, 1 page.

**PR8.1** *Réponses aux questions posées par des citoyens à la séance d'information du 10 mars 2015*, mars 2015, 3 pages.

## Correspondance

**CR1** MINISTRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES. Lettre mandatant le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une période d'information et de consultation du dossier par le public à compter du 17 février 2015, 21 janvier 2015, 1 page.

## Communication

**CM1** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Liste des centres de consultation pour la période d'information et de consultation du dossier par le public qui se tiendra du 17 février au 4 avril 2015, 1 page.

**CM2** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Communiqué de presse annonçant le début de la période d'information et de consultation du dossier par le public, 17 février 2015, 2 pages.

### Avis

**AV3** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Compte rendu de la période d'information et de consultation du dossier par le public qui s'est terminée le 4 avril 2015, 5 pages.

## De Manic-2 au nord de Manic-3

### Procédure

**PR1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Avis de projet*, 9 novembre 2011, non paginé.

**PR2** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. Directive du ministre indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement, décembre 2011, 23 pages et annexe.

**PR3** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Documentation relative à l'étude d'impact déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques.

**PR3.1** *Étude d'impact*, rapport principal – Volume 1, juillet 2014, pagination diverse.

**PR3.2** Volume 2 – Annexes, juillet 2014, pagination diverse.

| | |
|---|---|
| Annexe A | Directive du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs |
| Annexe B | Annexe cartographique (27 645 ko) |
| Annexe C | Milieu physique (15 178 ko) |
| Annexe D | Milieu biologique |
| Annexe E | Milieu humain |
| Annexe F | Annexe photographique |
| Annexe G | Directive nº 019 du ministère des Transports |

**PR3.3** *Résumé*, avril 2015, pagination diverse.

**PR4.** Ne s'applique pas.

**PR5** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES. Questions et commentaires au promoteur – 1re série, 6 novembre 2014, 9 pages.

**PR5.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Réponses aux questions et commentaires du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques – 1re série, avril 2015, 28 pages et annexe.

**PR5.2** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES. Questions et commentaires supplémentaires au promoteur, 8 janvier 2015, 4 pages.

**PR5.2.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Réponses aux questions et commentaires supplémentaires du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, février 2015, 8 pages et annexe.

**PR5.3** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES. Questions et commentaires au promoteur – 2e série, 24 avril 2015, 2 pages.

**PR5.3.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Réponses aux questions et commentaires du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques – 2e série, mai 2015, 2 pages.

**PR6** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES. Recueil des avis issus de la consultation auprès des ministères et organismes, du 14 août 2014 au 21 avril 2015, pagination diverse.

**PR7** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES. *Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact*, 21 mai 2015, 4 pages.

**PR8** Ne s'applique pas.

**PR8.1** *Rapport d'inventaire archéologique*, août 2014, 20 pages et annexe.

**PR8.2** *Évaluation environnementale de site – Phase II*, octobre 2014, 34 pages et annexes.

**PR8.3** *Cartes déposées par le promoteur lors de la séance d'information du 16 juin 2015*, non paginé, 16 pages.

## Correspondance

**CR1** MINISTRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES. Lettre mandatant le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une période d'information et de consultation du dossier par le public à compter du 2 juin 2015, 21 mai 2015, 1 page.

### Communication

**CM1** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Liste des centres de consultation pour la période d'information et de consultation du dossier par le public qui se tiendra du 2 juin au 17 juillet 2015, 1 page.

**CM2** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Communiqué de presse annonçant le début de la période d'information et de consultation du dossier par le public, 2 juin 2015, 2 pages.

### Avis

**AV3** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Compte rendu de la période d'information et de consultation du dossier par le public qui s'est terminée le 17 juillet 2015*, 4 pages.

## Du nord de Manic-3 à Manic-5

### Procédure

**PR1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Avis de projet*, 9 novembre 2011, non paginé.

**PR2** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. Directive du ministre indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement, décembre 2011, 23 pages et annexe.

**PR3** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Documentation relative à l'étude d'impact déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques.

**PR3.1** *Étude d'impact*, rapport principal, 8 août 2014, 218 pages et annexes.

**PR3.2** *Résumé*, avril 2015, 77 pages et annexes.

**PR4** Ne s'applique pas.

**PR5** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES. Questions et commentaires au promoteur – 1re série, 9 décembre 2014, 9 pages.

**PR5.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Réponses aux questions et commentaires du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques – 1re série, mars 2015, 55 pages et annexes.

**PR5.2** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES. Questions et commentaires supplémentaires au promoteur, 8 janvier 2015, 4 pages.

**PR5.2.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Réponses aux questions et commentaires supplémentaires du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, mars 2015, 55 pages et annexes.

**PR5.3** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES. Questions et commentaires au promoteur – 2e série, 30 avril 2015, 4 pages.

**PR5.3.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Réponses aux questions et commentaires du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques – 2e série, mai 2015, 16 pages et annexe.

**PR6** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES. *Recueil des avis issus de la consultation auprès des ministères et organismes*, du 4 septembre 2014 au 21 avril 2015, pagination diverse.

**PR7** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES. *Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact*, 21 mai 2015, 3 pages.

**PR8** Ne s'applique pas.

**PR8.1** *Caractérisation des habitats du poisson*, 8 août 2014, 33 pages et annexes.

**PR8.2** *Cartes déposées par le promoteur lors de la séance d'information du 16 juin 2015*, non paginé, 13 pages.

## Correspondance

**CR1** MINISTRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES. Lettre mandatant le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une période d'information et de consultation du dossier par le public à compter du 2 juin 2015, 21 mai 2015, 1 page.

## Communication

**CM1** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Liste des centres de consultation pour la période d'information et de consultation du dossier par le public qui se tiendra du 2 juin au 17 juillet 2015, 1 page.

**CM2** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Communiqué de presse annonçant le début de la période d'information et de consultation du dossier par le public, 2 juin 2015, 2 pages.

**Avis**

**AV3** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Compte rendu de la période d'information et de consultation du dossier par le public qui s'est terminée le 17 juillet 2015*, 4 pages.

## De Baie-Comeau à Manic-5

### Correspondance

**CR2** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Lettre de nomination du responsable de la commission, 21 septembre 2015, 1 page.

**CR3** Requêtes d'audience publique transmises au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, avril et juin 2015, pagination diverse.

**CR5** MINISTRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES. Lettre mandatant le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une audience publique à compter du 5 octobre 2015, 3 septembre 2015, 1 page.

### Communication

**CM1** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Liste des centres de consultation.

**CM3** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Curriculum vitae du responsable de la commission, 1 page.

**CM5** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Communiqués de presse relatifs à l'audience publique.*

**CM5.1** Communiqué de presse annonçant la première partie de l'audience publique, 30 septembre 2015, 3 pages.

**CM5.2** Communiqué de presse annonçant la deuxième partie de l'audience publique, 28 octobre 2015, 2 pages.

**Par le promoteur**

**DA1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Route 389 – Programme d'amélioration entre Baie-Comeau et Fermont*, présentation du projet à l'audience publique, 20 et 21 octobre 2015, 45 pages.

**DA1.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Programme d'amélioration de la route 389 – Historique de la démarche de consultation – Communauté de Pessamit*, présentation à l'audience publique, 20 et 21 octobre 2015, 13 pages.

**DA2** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Complément d'information sur l'impact de la relocalisation de l'intersection des routes 389 et 138 sur l'achalandage commercial du boulevard Comeau*, avril 2015, 7 pages.

**DA3** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Journées portes ouvertes – Automne 2013 – Présentation des études d'opportunité*, 25 pages et annexes.

**DA4** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Complément d'information sur les projets B, D et E du Programme d'amélioration de la route 389*, 15 octobre 2015, 3 pages.

**DA5** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Historique des travaux réalisés au niveau de la chaussée entre les km 0 et 212 sur la route 389 depuis 2005*, 4 pages.

**DA6** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Travaux d'entretien effectués par le MTQ (Centre de services de Baie–Comeau) sur la route 389 depuis 2005*, 4 pages.

**DA7** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Ponceaux remplacés sur la route 389 depuis 2005*, 1 page.

**DA8** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Investissements routiers 2015-2017 – Principaux projets de la région de la Côte-Nord*, 3 pages.

**DA9** GENIVAR INC. *Enquête origine-destination pour la région de la Côte-Nord*, rapport final, 3 juillet 2012, 80 pages et annexes.

**DA10** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Programme d'amélioration de la route 389 – Tableau du budget global - par projet*, 1 page.

**DA11** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Rapport d'étude de site*, projet B, route 389, km 0 à km 22, 14 octobre 2015, 6 pages et annexes.

**DA12** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Rapport d'étude de site*, projet D, route 389, km 22 à km 110, 14 octobre 2015, 9 pages et annexes.

**DA13** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Rapport d'étude de site*, projet E, partie 1, route 389, km 110 à km 160, 14 octobre 2015, 6 pages et annexes.

**DA14** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Rapport d'étude de site*, projet E, partie 2, route 389, km 160 à km 212, 14 octobre 2015, 6 pages et annexes.

**DA15** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Registre des interventions d'Urgence-Environnement au cours des 3 dernières années (2012 au 15 septembre 2015) sur la route 389 ou à proximité*, 1 page et annexes.

**DA16** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Plan ministériel de mesures d'urgence et de sécurité civile*, 15 juin 2015, 194 pages et annexes.

**DA17** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Compte rendu de réunion – Rencontre d'information publique de la région de Baie-Comeau*, 8 décembre 2011, 6 pages.

**DA18** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Compte rendu de réunion – Rencontre d'information publique de la région de Fermont*, 3 mai 2012, 6 pages.

**DA19** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Compte rendu de réunion – Information relativement au Programme d'amélioration de la route 389 – Volet environnement*, Pessamit, 17 janvier 2013, 13 pages.

**DA20** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Compte rendu de réunion – Information relativement au Programme d'amélioration de la route 389 – Suivi du Programme et discussions sur le déroulement de la consultation*, Pessamit, 23 octobre 2013, 8 pages.

**DA21** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Compte rendu de réunion – Présentation du Programme d'amélioration de la route 389*, Conseil Innu Takuaikan– Uashat Mak Mani–Utenam, 16 décembre 2013, 3 pages.

**DA22** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Compte rendu de réunion – Conférence administrative régionale – Information relativement au Programme d'amélioration de la route 389 – Volet environnement*, 22 novembre 2012, 4 pages.

**DA23** Ce document est déposé sous la cote DA2.

**DA24** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Vers un plan de transport pour la Côte-Nord – Proposition de plan de transport*, mai 2002, 56 pages.

**DA25** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Compte rendu de réunion – Rencontre avec la Direction des évaluations environnementales, MDDEP*, 20 avril 2011, 3 pages.

**DA26** Luc MALOUIN, coroner. *Rapport d'enquête sur les causes et les circonstances du décès de Mme Marie-Paule Simard et M. Hervé Grant survenu à Baie-Comeau le 14 juin 2001*, 3 mai 2003, 19 pages et annexes.

**DA27** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Complément d'information sur la documentation déposée et sur la superficie des zones qui seront reboisées après les travaux pour les projets B, D et E, 26 octobre 2015, 2 pages.

**DA27.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Précisions concernant la description « zones inventoriées » des projets B, D et E, 9 novembre 2015, 1 page.

**DA28** CONSORTIUM DESSAU/CEGERTEC/LVM. Étude de sensibilité des commerces concernant le projet B – Extrait du rapport de l'étude des solutions, pages 97 à 115 et plans.

**DA29** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Transports hors normes sur la route 389 de mai 2014 à mai 2015*, 2 pages.

**DA30** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Programme d'amélioration de la route 389 Projet B – Baie-Comeau à Manic-2 – Impact de l'ouverture du lien Labrador sur les commerces du boulevard Comeau*, 29 pages.

**DA31** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Programme d'amélioration de la route 389 Projet B – Baie-Comeau à Manic-2 – Impact du lien Labrador sur les commerces du boulevard Comeau, document synthèse*, 5 pages.

**DA32** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Route 389 – Programme d'amélioration entre Baie-Comeau et Fermont – Stratégie de réalisation des projets D et E*, octobre 2015, 2 pages.

**DA33** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Cartes sur l'habitat du caribou forestier, 3 cartes.

**DA34** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Programme d'amélioration de la route 389 – Projet B – Baie-Comeau à Manic-2 – Explication du différentiel de coûts entre le lien 0-4 de la route 389 et de l'avenue du Labrador*, 3 pages.

**DA35** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Programme d'amélioration de la route 389 – Projet B – Baie-Comeau à Manic-2 – Fonctionnement de l'intersection avenue du Labrador/route 138*, 5 pages.

**DA36** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Programme d'amélioration de la route 389 – Projet B – Baie-Comeau à Manic-2 – Document photographique km 0-2 Route 389 existante*, 3 pages.

**DA37** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Programme d'amélioration de la route 389 – Projet B – Baie-Comeau à Manic-2 – Choix du scénario à retenir pour le lien des km 0-4*, 13 pages.

**DA38** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Programme d'amélioration de la route 389 – Projet B – Baie-Comeau à Manic-2 – Choix du scénario à retenir entre la route 389 et la route de contournement*, 9 pages.

**DA39** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Programme d'amélioration de la route 389 – Projet B – Baie-Comeau à Manic-2 – Fonctionnement des accès aux chalets*, 6 pages.

**DA40** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Programme d'amélioration de la route 389 – Projet B – Baie-Comeau à Manic-2 – Méthodologie de l'analyse des avantages et des coûts*, 5 pages.

**DA41** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont – Projets B, D et E (entre Baie-Comeau et Manic-5) – Exemples de mesures de protection environnementale*, 20 et 21 octobre 2015, 13 pages.

**DA42** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont – Projets B, D et E (entre Baie-Comeau et Manic-5) – Archéologie*, 20 octobre 2015, 15 pages.

DA43 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Programme d'amélioration de la route 389 – Projet B – De Baie-Comeau à Manic-2 – Cartographie, plans et segments*, 5 feuillets. (Seule la version électronique est disponible sur cédérom.)

DA44 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Programme d'amélioration de la route 389 – Projet D – De Manic-2 au nord de Manic-3 – Cartographie, plans et segments pour les kilomètres 28, 34, 38, 41, 43, 50, 54, 61, 65, 68, 78, 84, 89, 97 et 104*, pagination diverse. (Seule la version électronique est disponible sur cédérom.)

DA45 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Programme d'amélioration de la route 389 – Projet E – De Baie-Comeau à Manic-5 – Cartographie, plans et segments pour les kilomètres 112, 120, 123, 134, 142, 141, 164, 170, 177, 180, 184 et 210*, pagination diverse. (Seule la version électronique est disponible sur cédérom.)

DA46 CONSORTIUM DESSAU/CEGERTEC/LVM. *Première analyse comparative des scénarios 1 et 2 – km 0 à 8*, 24 septembre 2013, 7 pages.

DA47 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Programme d'amélioration de la route 389 – Projet A – Analyse avantages-coûts*, 5 février 2014, 21 pages et annexes. (La version papier est disponible au secrétariat de la commission.)

DA48 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Programme d'amélioration de la route 389 – Projet A – Étude des besoins*, 30 novembre 2013, 61 pages et annexes. (La version papier est disponible au secrétariat de la commission.)

DA49 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Programme d'amélioration de la route 389 – Projet A – Rapport synthèse de l'étude d'opportunité – Version finale*, 13 décembre 2013, 51 pages et annexes. (La version papier est disponible au secrétariat de la commission.)

DA50 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Programme d'amélioration de la route 389 – Projet A – Étude des solutions*, 27 septembre 2013, 71 pages et annexes. (La version papier est disponible au secrétariat de la commission.)

DA51 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont – Projet B – Rapport de l'analyse avantages-coûts*, 1er décembre 2014, 18 pages et annexes. (La version papier est disponible au secrétariat de la commission.)

DA52 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont – Projet B – Rapport de l'étude des besoins*, 23 septembre 2013, 94 pages. (La version papier est disponible au secrétariat de la commission.)

DA53 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont – Projet B – Synthèse de l'étude d'opportunité*, 23 septembre 2013, 20 pages. (La version papier est disponible au secrétariat de la commission.)

DA54 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont – Projet B – Rapport de l'étude des solutions*, 23 septembre 2013, 142 pages et annexes. (La version papier est disponible au secrétariat de la commission.)

0.0.0.0 [CONSORTIUM] [PRIVATE]. *Mise à jour de l'étude d'opportunité : Étude économique route : Rapport final : Programme d'aménagement de la route 999 : Projet 2, section au nord de Mont-Cinq (km 040 à km 059)*. [s. éditeur], [s. lieu], [s. date], 00 pages et annexes. (La version papier est disponible au secrétariat de la commission.)

0.0.0.0 [CONSORTIUM] [PRIVATE]. *Mise à jour de l'étude d'opportunité : Étude des besoins : Rapport final : Programme d'aménagement de la route 999 : Projet 2, section au nord de Mont-Cinq (km 040 à km 059)*. [s. éditeur], 14 septembre 2015, 74 pages et annexes. (La version papier est disponible au secrétariat de la commission.)

0.0.0.0 [CONSORTIUM] [PRIVATE]. *Mise à jour de l'étude d'opportunité : Étude d'opportunité : Rapport synthèse final : Programme d'aménagement de la route 999 : Projet 2, section au nord de Mont-Cinq (km 040 à km 059)*. [s. éditeur], 9 novembre 2015, 00 pages. (La version papier est disponible au secrétariat de la commission.)

0.0.0.0 [CONSORTIUM] [PRIVATE]. *Mise à jour de l'étude d'opportunité : Étude des solutions : Rapport final : Programme d'aménagement de la route 999 : Projet 2, section au nord de Mont-Cinq (km 040 à km 059)*. [s. éditeur], 9 septembre 2015, 01 pages et annexes. (La version papier est disponible au secrétariat de la commission.)

0.0.0.0 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Approbation de l'étude d'opportunité et de la conception préliminaire : Programme d'aménagement de la route 999 entre Baie-Comeau et Portneuf-du-Nord de Mont-1 à Mont-Cinq, km 110 à 210, projet 2*. [s. éditeur], 28 juillet 2015, 60 pages et annexes. (Seule la version papier est disponible au secrétariat de la commission.)

0.0.0.0 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Programme d'aménagement de la route 999 entre Baie-Comeau et Portneuf-du-Mont-1 à Mont-Mont-1, km 00 à 110 : Projet 2 : Approbation de l'étude d'opportunité et de la conception préliminaire*. 9 septembre 2015, 81 pages et annexes. (La version papier est disponible au secrétariat de la commission.)

0.0.0.0 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Recommandations relatives aux mesures déposés par le Conseil des maires de Pessamit (CMP1) et un groupe d'entrepreneurs (CMG), lettre de transmission et 0 pages.

0.0.0.0 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Information sur le Dividende de développement durable du ministère des Transports et hypothèse sur le Plan d'action de développement durable 2009-2015 et sur l'environnement dans les projets routiers du ministère des Transports, 1er décembre 2015, 0 pages.

### Pour des gestionnaires responsables

0.0.0.0 MINISTÈRE DES FORÊTS, DE LA FAUNE ET DES PARCS. *Politique sur la gestion faune du long de la route 999 entre 2005 et 2015 et annexe au ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs*, 21 octobre 2015, 1 page.

0.0.0.0 MINISTÈRE DES FORÊTS, DE LA FAUNE ET DES PARCS. *La cadeau faunique : Situation, état des connaissances et mesures de rétablissement*. [s. d.] 21 octobre 2015, 11 pages.

**DB3** VILLE DE BAIE-COMEAU. Documentation relative à la volonté de la Ville de Baie-Comeau de bénéficier, par l'aménagement de son parc industriel régional Jean-Noël-Tessier, d'un accès à la route 389, 26 juillet 2001, pagination diverse.

**DB4** VILLE DE BAIE-COMEAU et SOCIÉTÉ D'EXPANSION DE BAIE-COMEAU. *Agrandissement du parc industriel régional Jean-Noël-Tessier – Phase 3*, septembre 2015, 4 pages.

**DB5** SECRÉTARIAT AUX AFFAIRES AUTOCHTONES. Lien Internet : *Entente de principe d'ordre général entre les Premières Nations de Mamuitun et de Nutashkuan et le gouvernement du Québec et le gouvernement du Canada*, 25 novembre 2015, 2 pages et annexe.

**DB6** COMITÉ DE SÉCURITÉ – ROUTE 389. *Compte rendu de réunion – N° 2011-03*, 25 novembre 2011, 8 pages et annexes.

**DB7** COMITÉ DE SÉCURITÉ – ROUTE 389. *Compte rendu de réunion – N° 2012-01*, 23 mars 2012, 6 pages et annexes.

**Par les participants**

**DC1** CHAMBRE DE COMMERCE DE MANICOUAGAN. Rectification relative au mémoire déposé par un groupe d'entrepreneurs (DM3), 19 novembre 2015, 2 pages.

**Les demandes d'information de la commission**

**DQ1** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Questions au promoteur, 5 novembre 2015, 1 page et annexe.

**DQ1.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Réponses aux questions du document DQ1, 9 novembre 2015, courriel de transmission et 5 pages.

**DQ1.2** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Complément d'information à la question 3 du document DQ1 sur les inventaires floristiques, 7 décembre 2015, 1 page.

**DQ1.2.1** CONSORTIUM DESSAU, CEGERTEC, LYM. *Note technique – Résultats d'inventaire d'une espèce végétale à statut et de présence d'espèces exotiques envahissantes*, 29 octobre 2015, 3 pages et annexes. (La version papier est disponible au secrétariat de la commission.)

**DQ1.2.2** SNC-LAVALIN INC. *Inventaire floristique – Programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont de Manic-2 du nord Manic-3 (km 22 à 110)*, décembre 2015, 6 pages. (La version papier est disponible au secrétariat de la commission.)

**DQ1.2.3** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Inventaire complémentaire de plantes rares – Rapport de terrain – Programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont du Nord de Manic-3 à Manic-5 (km 110 à 212) projet E*, 7 pages et annexes. (La version papier est disponible au secrétariat de la commission.)

**DQ2** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Question au ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, 5 novembre 2015, 1 page.

**DQ2.1** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES. Réponse à la question du document DQ2, 6 novembre 2015, 2 pages.

**DQ3** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Questions au ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs, 6 novembre 2015, 1 page et annexe.

**DQ3.1** MINISTÈRE DES FORÊTS, DE LA FAUNE ET DES PARCS. Réponses aux questions du document DQ3, 10 novembre 2015, 16 pages.

**DQ3.2** MINISTÈRE DES FORÊTS, DE LA FAUNE ET DES PARCS. Complément d'information relatif à la question 3 a) du document DQ3, 26 novembre 2015, 1 page et annexe.

**DQ4** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Question au ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles, 6 novembre 2015, 1 page.

**DQ4.1** MINISTÈRE DE L'ÉNERGIE ET DES RESSOURCES NATURELLES. Réponse à la question du document DQ4, 10 novembre 2015, courriel de transmission et 1 page.

**DQ5** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Questions au Secrétariat aux affaires autochtones, 6 novembre 2015, 2 pages.

**DQ5.1** SECRÉTARIAT AUX AFFAIRES AUTOCHTONES. Réponses aux questions du document DQ5, 12 novembre 2015, 2 pages.

**DQ6** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Questions au promoteur, 17 novembre 2015, 1 page et annexe.

**DQ6.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Réponses aux questions du document DQ6, 20 novembre 2015, lettre de transmission, 3 pages et annexes.

**DQ7** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Questions au ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, 17 novembre 2015, 1 page.

**DQ7.1** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES. Réponses aux questions du document DQ7, 19 novembre 2015, 3 pages.

**DQ8** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Questions au ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs, 17 novembre 2015, 1 page et annexe.

**DQ8.1** MINISTÈRE DES FORÊTS, DE LA FAUNE ET DES PARCS. Réponses aux questions du document DQ8, 19 novembre 2015, lettre de transmission et 2 pages.

**DQ9** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Questions au promoteur, 25 novembre 2015, 1 page et annexe.

**DQ9.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Réponses aux questions du document DQ9, 27 novembre 2015, lettre de transmission et 3 pages.

**DQ10** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Questions au ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs, 25 novembre 2015, 1 page et annexe.

**DQ10.1** MINISTÈRE DES FORÊTS, DE LA FAUNE ET DES PARCS. Réponses aux questions du document DQ10, 27 novembre 2015, lettre de transmission, 3 pages et annexe.

**DQ11** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Questions au ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, 25 novembre 2015, 1 page et annexe.

**DQ11.1** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES. Réponses aux questions du document DQ11, 26 novembre 2015, 2 pages et annexe.

**DQ11.2** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES. Complément d'information à la question 2 du document DQ11, 4 décembre 2015, 2 pages et plan.

**DQ11.3** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES. Complément d'information à la question 1 du document DQ11, 16 décembre 2015, 1 page.

**DQ12** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Question au promoteur, 1er décembre 2015, 1 page.

**DQ12.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Réponse à la question du document DQ12, 2 décembre 2015, lettre de transmission et 1 page.

**DQ13** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Questions au promoteur, 10 décembre 2015, 1 page.

**DQ13.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Réponses aux questions du document DQ13, 17 décembre 2015, 3 pages.

**DQ14** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Question à la MRC de Manicouagan, 17 décembre 2015, 1 page.

**DQ14.1** MRC DE MANICOUAGAN. Réponse à la question du document DQ14, 17 décembre 2015, 1 page et annexe.

**DQ15** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Question au promoteur, 21 décembre 2015, 1 page.

**DQ15.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Réponse à la question du document DQ15, 21 décembre 2015, 2 pages.

**DQ16** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Question au promoteur, 7 janvier 2016, 1 page.

**DQ16.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Réponse à la question du document DQ16, 8 janvier 2016, 2 pages.

**DQ16.2** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Contrat et devis relatif à l'amélioration de la route 389 entre les km 92,6 et 93,6 du segment 22, 31 pages.

### Les transcriptions

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Projet d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Manic-5.*

**DT1** Séance tenue le 20 octobre 2015 en soirée à Pessamit, 88 pages.

**DT2** Séance tenue le 21 octobre 2015 en soirée à Baie-Comeau, 112 pages.

**DT3** Séance tenue le 22 octobre 2015 en après-midi à Baie-Comeau, 87 pages.

**DT4** Séance tenue le 17 novembre 2015 en soirée à Pessamit, 18 pages.

**DT5** Séance tenue le 18 novembre 2015 en soirée à Baie-Comeau, 68 pages.

# Bibliographie

AGENCE CANADIENNE D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE (2012). *Lignes directrices finales pour la préparation d'une étude d'impact environnemental en vertu de la* Loi canadienne sur l'évaluation environnementale – *Projet d'amélioration de la route 389 entre Fire Lake et Fermont, km 478 à 564* [en ligne (17 novembre 2015) : www.ceaa.gc.ca/050/documents/p66250/80185F.pdf].

BASILLE, Mathieu, *et al.* (2011). « Effets directs et indirects de l'aménagement de la forêt boréale sur le caribou forestier au Québec », *Le Naturaliste canadien*, 135-1, p. 46 à 52.

BÉDARD, Yves, *et al.* (2012). « Conception et suivi des passages à petite faune sous la route 175 dans la réserve faunique des Laurentides », *Le Naturaliste canadien*, 136-2, p. 8 à 16.

BOURGEOIS, Laurence, Daniel KNEESHAW et Gaétane BOISSEAU (2005). « Les routes forestières au Québec : les impacts environnementaux, sociaux et économiques », *Vertigo*, 6-2 [en ligne (1er décembre 2015) : vertigo.revues.org/4352].

COMITÉ DE SÉCURITÉ ROUTE 389 (2012). *Accueil* [en ligne (12 janvier 2016) : www.route389.com/fr/accueil].

ÉQUIPE DE RÉTABLISSEMENT DU CARIBOU FORESTIER (2013). *Plan de rétablissement du caribou forestier (*Rangifer tarandus caribou*) au Québec – 2013-2023*, produit pour le ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs du Québec, Faune Québec, 110 p.

FAHRIG, Lenore et Trina RYTWINSKI (2009). « Effects of roads on animal abundance: an empirical review and synthesis. Ecology and Society », *Ecology and Society*, 14(1), p. 21.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (2014). *Une vision 2015-2035* [en ligne (3 décembre 2015) : plannord.gouv.qc.ca/fr/vision/].

JAEGER, Jochen A.G. (2012). « L'impact des constructions routières sur la fragmentation du territoire en Suisse (1885-2002) : quelles leçons retenir ? » *Le Naturaliste canadien*, vol. 136, nº 2, p 83 à 88.

JAEGER, Jochen A.G., *et al.* (2005). « Predicting when animal populations are at risk from roads: an interactive model of road avoidance behavior ». *Ecological Modelling*, vol. 185, nº 2, p. 329 à 348.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2008). *L'environnement dans les projets routiers du ministère des Transports du Québec*, 218 p. et annexes [en ligne (27 janvier 2016) : http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/0986665.pdf].

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2013). *Plan stratégique 2013 – 2015* [en ligne (12 janvier 2016) : www.mtq.gouv.qc.ca/centredocumentation/Documents/Ministere/Plan_strategique/Plan-Strategique_2013-2015.pdf].

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES (2003). *L'évaluation environnementale au Québec : la procédure au Québec méridional* [en ligne (1er décembre 2015) : www.mddelcc.gouv.qc.ca/evaluations/documents/meridional-fr.pdf].

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS (2011). *Orientations stratégiques au Québec en matière d'aires protégée – Le Québec voit grand ! – Période 2011-2015*, 8 p.

PRESCOTT, Jacques, Jean FERRON et Joëlle TAILLON (2013). *Sur la piste de nos cervidés – orignal, cerf de Virginie et caribou*, Collection Nature Sauvage, ORIHNA MEDIA, 262 p.

RÉSERVE MONDIALE DE LA BIOSPHÈRE MANICOUAGAN-UAPISHKA (2007). *Manicouagan-Uapishka* [en ligne (12 janvier 2016) : rmbmu.com/manicouagan-uapishka].

RÉSERVE MONDIALE DE LA BIOSPHÈRE MANICOUAGAN-UAPISHKA (2015). *Une désignation internationale. Une volonté du milieu* [en ligne (1er décembre 2015) : rmbmu.com/statut].

ROBINSON, C., P.N. DUINKER et K.F. BEAZLEY (2010). « A conceptual framework for understanding, assessing, and mitigating ecological effects of forest roads », *Environmental Reviews*, vol. 18, p. 61 à 86.

SECRÉTARIAT DU PLAN NORD (2015). *Le Plan Nord – Plan d'action 2015-2020 – Cadre de référence*, 105 p. et annexes.

SECRÉTARIAT AUX AFFAIRES AUTOCHTONES (2004). Carte du Nitassinan de la Première Nation de Betsiamites [en ligne (12 janvier 2016) : www.versuntraite.com/documentation/publications/414.pdf].

SOCIÉTÉ DES ÉTABLISSEMENTS DE PLEIN AIR DU QUÉBEC (2014). *Programme de suivi de l'intégrité écologique – Parc national de la Jacques-Cartier – Portrait* [en ligne (1er décembre 2015) : www.sepaq.com/parcs-quebec/psie/resultats/parc/jac/portrait.dot].

SOCIÉTÉ DU PLAN NORD (2014). *Connaissance scientifique* [en ligne (25 janvier 2016) : plannord.gouv.qc.ca/fr/priorites-daction/conditions-reussite/connaissance-scientifique/].

Pages intérieures imprimées sur du papier contenant 100 % de fibres postconsommation,
certifié choix environnemental, procédé sans chlore et fabriqué au Québec à partir d'énergie biogaz.